



BO 209 MONSUN

**Für Zweitaktmotoren bis ca. 7,45 cm³ und
Viertaktmotoren mit 8,56 cm³ Hubraum**

Es wird eine Fernsteuerung mit 4 Funktionen benötigt

GRAUPNER GmbH & Co. KG D-73230 KIRCHHEIM/TECK GERMANY

Änderungen vorbehalten! Keine Haftung für Druckfehler! Ident-Nr. W. 52265

07/2004

Made in Vietnam

Technische Daten

Spannweite ca.	1580 mm
Rumpflänge ohne Spinner ca.	1040 mm
Flächeninhalt ca.	34,6 dm ²
Höhenleitwerksinhalt ca.	6,9 dm ²
Gesamtflächeninhalt ca.	41,5 dm ²
Fluggewicht je nach Ausrüstung ca.	2800 g

Achtung: Diese Modell ist kein Spielzeug!

Sollten Sie mit einem solchen motorisierten Modell keine Erfahrung haben, wenden Sie sich bitte an erfahrene Modellflieger, die Sie unterstützen können. Es könnte zu Verletzungen kommen, wenn das Modell ohne Vorkenntnisse in Betrieb genommen wird. Denken Sie an die Sicherheit und Ihre Gesundheit.

Wichtig! Bevor Sie mit dem Bau beginnen!

Auch wenn Sie schon viele RC-Modelle gebaut haben, lesen Sie diese Anleitung genauestens durch und kontrollieren Sie die Teile dieses Bausatzes auf Vollständigkeit. Es wurde viel Mühe darauf verwandt, den Aufwand möglichst einfach zu machen, ohne die Sicherheit zu beeinträchtigen.

Hinweis zur Folienbespannung

Auf Grund von starken Wetteränderungen (Temperatur, Feuchtigkeit etc.) können in der Bespannfolie kleine Falten auftreten. In seltenen Fällen auch ein Verzug der Bauteile. Dies liegt in der Natur der Holzbauweise mit Folienbespannung. Es kann, wie folgt, mit einem Heißluftgebläse (Fön), wie sie für den Modellbauer angeboten werden, wieder korrigiert werden.

Falten: Mit Warmluft anblasen und mit weichem Tuch anreiben.

Verzogener Flügel: Flügel dem Verzug entgegen leicht verdreht aufspannen und mit Warmluft die Bespannung wieder glätten.

Vorsicht! Nicht mehr Wärme zuführen, als unbedingt notwendig. Bei zu heißem Bügeleisen schmilzt die Folie und es entstehen Löcher.

Das weitgehend vorgefertigte Modell benötigt nur noch wenig Bauzeit. Aber die verbleibenden Arbeiten sind wichtig und müssen sorgfältig ausgeführt werden. Von deren einwandfreier Ausführung hängt es ab, ob das Modell letztlich die vorgesehene Festigkeit und Flugeigenschaften haben wird; deshalb langsam und präzise arbeiten!

Wenn Blechschrauben in Holz eingeschraubt werden, diese durch Weißleim gegen Lösen sichern: Weißleim in Bohrung einspritzen und Schraube eindrehen.

Sicherheitshinweise und Warnungen betreffend Motor-Flugmodelle mit Verbrennungsmotoren

Vor dem Versuch der ersten Inbetriebnahme muss die gesamte Betriebs- und Montageanleitung sorgfältig gelesen werden.

Diese Sicherheitshinweise sind Bestandteil dieser Anleitung und müssen zusammen mit der Bedienungsanleitung sorgfältig aufbewahrt und im Falle einer Weitergabe dem nachfolgenden Benutzer unbedingt mit ausgehändigt werden.

Motorflugmodelle sind sehr anspruchsvolle und gefährliche Gegenstände und erfordern vom Betreiber einen hohen Sachverstand, Können und Verantwortungsbewusstsein.

Motorflugmodelle sind für Personen unter 18 Jahren nicht geeignet.

Ein Betrieb darf nur unter Anleitung und Aufsicht eines Erwachsenen erfolgen, der mit den sich daraus ergebenden Gefahren vertraut ist.

Der Betreiber muss im Besitz seiner vollen körperlichen und geistigen Fähigkeiten sein. Wie beim Autofahren, ist der Betrieb des Flugmodells unter Alkohol oder Drogeneinwirkung nicht erlaubt.

Ferngesteuerte Flugmodelle dürfen nur für den vom Hersteller vorgesehenen Zweck eingesetzt werden, also als nicht manntragendes Sportgerät. Eine anderweitige Verwendung ist verboten.

Ein Modell kann nur funktionstüchtig sein und den Erwartungen entsprechen, wenn es im Sinne der Bauanleitung sorgfältigst gebaut oder montiert wurde. Eigenmächtige Veränderungen von Konstruktion und Material sind nicht zulässig. Nur ein vorsichtiger und überlegter Umgang beim Betrieb schützt vor Personen- und Sachschäden. Niemand würde sich in ein Sportflugzeug setzen und - ohne vorausgegangene Schulung - versuchen, damit zu fliegen. Auch Modellfliegen will gelernt sein! Bitte wenden Sie sich dazu an erfahrene Modellflieger, an Vereine oder Modellflugschulen. Ferner sei auf den Fachhandel und die einschlägige Fachpresse verwiesen.

Unbedingt die Angaben zur Schwerpunktlage und zu Ruderausschlägen beachten! Das Modell muss entsprechend justiert werden.

- **Fernlenkanlage: Sich vergewissern, dass die verwendete Frequenz frei ist. Erst dann einschalten! RC-Anlage öfters kontrollieren; auch sie ist gewissem Verschleiß ausgesetzt. Funkstörungen, verursacht durch Unbekannte, können stets ohne Vorwarnung auftreten! Das Modell ist dann steuerlos und unberechenbar! Fernlenkanlage nie unbeaufsichtigt lassen, um ein Betätigen durch Dritte zu verhindern. Immer auf vollgeladene Akkus achten, da sonst keine einwandfreie Funktion der RC-Anlage gewährleistet ist.**

Warnungen müssen unbedingt beachtet werden. Sie beziehen sich auf Dinge und Vorgänge, die bei einer Nichtbeachtung zu schweren - in Extremfällen tödlichen Verletzungen oder bleibenden Schäden führen können.

Sie alleine sind verantwortlich für den sicheren Betrieb Ihres Modells und Motors.

Fragen, die die Sicherheit beim Betrieb von Modell und Motor betreffen, werden Ihnen vom Fachhandel gerne beantwortet.

- **Luftschauben und generell alle sich drehenden Teile, die durch einen Motor angetrieben werden, stellen eine ständige Verletzungsgefahr dar. Sie dürfen mit keinem Körperteil berührt werden! Eine schnell drehende Luftschaube kann z. B. einen Finger abschlagen!**
- **Sich niemals in der Drehebene von Luftschauben aufhalten! Es könnte sich doch einmal ein Teil davon lösen und mit hoher Geschwindigkeit und viel Energie wegfliegen und Sie oder Dritte Personen treffen. Darauf achten, dass kein sonstiger Gegenstand mit einer laufenden Luftschaube in Berührung kommt!**
- **Vorsicht bei losen Kleidungsstücken wie Schals, weiten Hemden usw.: sie werden vom Propellerstrahl angesaugt und können in den Luftschaubenkreis gelangen.**
- **Informieren Sie alle Passanten und Zuschauer vor der Inbetriebnahme über alle möglichen Gefahren, die von Ihrem Modell ausgehen und ermahnen diese, sich in ausreichendem Schutzabstand (wenigstens 5 m) aufzuhalten.**
- **Modellflug darf nur bei "normalen" Außentemperaturen betrieben werden, d. h. in einem Bereich von - 5° C bis + 35° C. Extremere Temperaturen können zu Veränderungen von z. B. Akku-Kapazität und Werkstoffeigenschaften und anderem führen.**
- **Modellkraftstoff ist giftig! Nicht in Kontakt mit Augen oder Mund bringen! Eine Aufbewahrung ist nur in deutlich gekennzeichneten Behältern und außerhalb der Reichweite von Kindern zulässig.**
- **Motor nie in geschlossenen Räumen, wie Keller, Garage usw. laufen lassen. Auch Modellmotoren entwickeln tödliches Kohlenmonoxyd-Gas.**

Nur im Freien betreiben!

- **Klebstoffe und Lacke enthalten Lösungsmittel, die unter Umständen gesundheitsschädlich sein können. Beachten Sie daher unbedingt auch die entsprechenden Hinweise und Warnungen der entsprechenden Hersteller.**
- **Modellkraftstoff ist leicht entzündlich und brennbar; fernhalten von offenem Feuer, übermäßiger Wärme, irgendwelchen Quellen von Funken oder sonstigen Dingen, die zu einer Entzündung führen können. In der direkten Umgebung von Kraftstoff oder Kraftstoffdämpfen darf nicht geraucht werden.**

- Ein Modellmotor entwickelt beim Betrieb eine Menge Hitze. Motor und Schalldämpfer sind darum während des Betriebs und noch eine Weile danach sehr heiß. Bei Berührung kann das zu ernsthaften Verbrennungen führen. Vorsicht bei Einstellarbeiten! Schutzhandschuhe tragen! In Extremfällen können auch Brände ausgelöst werden.
- Während des Betriebs des Motors treten nicht nur giftige und heiße Abgase aus dem Auspuff aus, sondern auch sehr heiße und flüssige Verbrennungsrückstände, die zu Verbrennungen führen können.
- Nach dem Betrieb sind Kraftstoffreste aus Tank und Motor zu entfernen.
- Überprüfen Sie vor und nach jeder Inbetriebnahme das Modell und alle an ihm angekoppelten Teile (z. B. Luftschrauben, Ruderanlenkungen, Ruder usw.) auf mögliche Beschädigungen. Das Modell darf erst nach Beseitigung aller Mängel in Betrieb genommen werden.
- Das Anlassen des Motors erfolgt mit einem Elektrostarter, der evtl. mit einem zum Modell passenden Adapter ausgerüstet ist. Als alternative Anwerfhilfe bei Flächenmodellen kann z. B. ein Rundholz mit einem aufgesteckten Stück Wasserschlauch verwendet werden.
- Modellmotoren entwickeln im Betrieb u. U. einen Schallpegel der weit größer als 85 dB (A) sein kann, dabei unbedingt Gehörschutz tragen. Motoren nie ohne Schalldämpfer laufen lassen. Aber auch mit Schalldämpfer können Modellmotoren Nachbarn stören. Ruhezeiten beachten!
- Steht ein Modell mit drehender Luftschraube z. B. auf sandigem Grund, so wird Sand oder Staub angesaugt und herumgewirbelt, der auch ins Auge fliegen kann. Schutzbrille tragen!
- Darauf achten, dass weder der Glühkerzenstecker, noch das dazugehörige Kabel mit der sich drehenden Luftschraube oder anderen sich drehenden Teilen in Berührung kommt. Auch das Drosselgestänge daraufhin überprüfen.
- Besondere Vorsicht ist geboten, wenn das Modell mit laufendem Motor getragen wird. Drehende Teile dabei weit von sich weghalten!
- Stets auf ausreichende Kraftstoffmenge im Tank achten. Der Tankinhalt kann nie restlos ausgeflogen werden.
- Nie Personen überfliegen.
- Nie auf Personen zufliegen.
- Auf ausreichenden Abstand zu Wohngebieten achten, mindestens 1,5 km Luftlinie. Am besten als Club-Mitglied auf zugelassenem Modellflugplatz fliegen. Ausreichenden Abstand zu Hochspannungsleitungen halten.

- Beim Hantieren am Motor unbedingt auf gute Standfestigkeit achten, auch das Modell muss dabei gut festgehalten werden.
- Während des Start- und Landevorgangs müssen die Start- und Landeflächen frei von unbefugten Personen und beweglichen Hindernissen sein.
- Das Flugmodell muss während des gesamten Fluges ständig beobachtet werden können. Es hat bemannten Luftfahrzeugen stets auszuweichen.
- Betreiben Sie Ihr Modell nie auf öffentlichen Straßen, Plätzen, Schulhöfen, Park- oder Spielplätzen usw. und sorgen Sie dafür, dass Sie es stets unter voller Kontrolle haben.
- Um einen laufenden Motor jederzeit anhalten zu können, muss man die Drossel so eingestellt haben, dass das Vergaserküken ganz geschlossen wird, wenn Steuerknüppel und Trimmhebel in die Leerlaufendstellung gebracht werden. Geht dies nicht, wird die Kraftstoffzufuhr durch Abklemmen oder Abziehen des Verbindungsschlauches zum Tank unterbrochen. Niemals versuchen, den Motor am Schwungrad, Propeller oder Spinner anzuhalten!
- Jeder Modellflieger hat sich so zu verhalten, dass die öffentliche Sicherheit und Ordnung, insbesondere andere Personen und Sachen sowie die Ordnung des Modellflugbetriebs nicht gefährdet oder gestört wird.

Rechtlich gesehen ist ein Flugmodell ein Luftfahrzeug und unterliegt entsprechenden Gesetzen, die unbedingt eingehalten werden müssen.

Die Broschüre "Luftrecht für Modellflieger", Best.-Nr. 8032, stellt eine Zusammenfassung dieser Gesetze dar; sie kann auch beim Fachhandel eingesehen werden. Bei Modellen mit Verbrennungsmotoren muss z. B. eine Aufstiegserlaubnis vorliegen und es besteht Versicherungspflicht. Ferner müssen Auflagen, die die Fernlenkanlage betreffen, beachtet werden.

Mit diesen Hinweisen soll auf die vielfältigen Gefahren hingewiesen werden, die durch unsachgemäße und verantwortungslose Handhabung entstehen können. Richtig und gewissenhaft betrieben ist Modellflug eine kreative, lehrreiche und erholsame Freizeitgestaltung.

Das weitgehend vorgefertigte Modell benötigt nur noch wenig Bauzeit. Aber die verbleibenden Arbeiten sind wichtig und müssen sorgfältig ausgeführt werden. Von deren einwandfreier Ausführung hängt es ab, ob das Modell letztlich die vorgesehene Festigkeit und Flugeigenschaften haben wird; deshalb langsam und präzise arbeiten!

Wichtige Sicherheitshinweise

Sie haben einen Bausatz erworben, aus dem – zusammen mit entsprechendem geeigneten Zubehör – ein funktionsfähiges RC-Modell fertiggestellt werden kann. Die Einhaltung der Montage- und Betriebsanleitung im Zusammenhang mit dem Modell sowie die Installation, der Betrieb, die Verwendung und Wartung der mit dem Modell zusammenhängenden Komponenten können von GRAUPNER nicht überwacht werden. Daher übernimmt GRAUPNER keinerlei Haftung für Verluste, Schäden oder Kosten, die sich aus dem fehlerhaften Betrieb, aus fehlerhaftem Verhalten bzw. in irgendeiner Weise mit dem vorgenannten zusammenhängend ergeben. Soweit vom Gesetzgeber nicht zwingend vorgeschrieben, ist die Verpflichtung der Firma GRAUPNER zur Leistung von Schadensersatz, aus welchem Grund auch immer ausgeschlossen (inkl. Personenschäden, Tod, Beschädigung von Gebäuden sowie auch Schäden durch Umsatz- oder Geschäftsverlust, durch Geschäftsunterbrechung oder andere indirekte oder direkte Folgeschäden), die von dem Einsatz des Modells herrühren.

Die Gesamthaftung ist unter allen Umständen und in jedem Fall beschränkt auf den Betrag, den Sie tatsächlich für dieses Modell gezahlt haben.

Die Inbetriebnahme und der Betrieb des Modells erfolgt einzig und allein auf Gefahr des Betreibers. Nur ein vorsichtiger und überlegter Umgang beim Betrieb schützt vor Personen- und Sachschäden.

Prüfen Sie vor dem ersten Einsatz des Modells, ob Ihre Privat-Haftpflichtversicherung den Betrieb von Modellen dieser Art mit einschließt. Schließen Sie gegebenenfalls eine spezielle RC-Modell-Haftpflichtversicherung ab.

Diese Sicherheitshinweise müssen unbedingt aufbewahrt werden und müssen bei einem Weiterverkauf des Modells an den Käufer weitergegeben werden.

Garantiebedingungen

Die Garantie besteht aus Umtausch von solchen Teilen, die während der Garantiezeit von 24 Monaten, ab dem Datum des Kaufes nachgewiesene Fabrikations- oder Materialfehler aufweisen. Weitergehende Ansprüche sind ausgeschlossen. Transport-, Verpackungs-, Fracht- und Fahrtkosten gehen zu Lasten des Käufers. Für Transportschäden wird keine Haftung übernommen. Bei der Einsendung an GRAUPNER bzw. an die für das jeweilige Land zuständige Servicestelle sind eine sachdienliche Fehlerbeschreibung und die Rechnung mit dem Kaufdatum beizufügen. Die Garantie ist hinfällig, wenn der Ausfall des Teils oder des Modells von einem Unfall, unsachgemäßer Behandlung oder falscher Verwendung herrührt.

Folgende Punkte müssen unbedingt beachtet werden:

- Kontrollieren Sie, bevor Sie das Modell starten, dieses auf eine sichere Funktion der Fernsteuerung sowie die Steckverbindungen auf sichere und feste Verbindung.
- Sollten Trockenbatterien zur Stromversorgung verwendet werden, dürfen diese niemals nachgeladen werden. Nur Akkus dürfen nachgeladen werden.

- Die Akkus müssen geladen sein und die Reichweite der Fernsteuerung muss überprüft worden sein. Besonders die Sender- und Empfängerakkus müssen vor jedem Start geladen werden.
- Prüfen Sie, ob der von Ihnen genutzte Kanal frei ist. Fliegen Sie niemals, wenn Sie sich nicht sicher sind, ob der Kanal frei ist.
- Beachten Sie die Empfehlungen und Hinweise zu Ihrer Fernsteuerung und Zubehörteilen.
- Achten Sie darauf, dass die Servos in ihrem Verfahrensweg mechanisch nicht begrenzt werden.
- Batterien und Akkus dürfen nicht kurzgeschlossen werden.
- Entnehmen Sie die Akkus bei Transport und Nichtgebrauch des Modells.
- Setzen Sie das Modell nicht starker Luftfeuchtigkeit, Hitze, Kälte sowie Schmutz aus.
- Sichern Sie das Modell und RC-Komponenten beim Transport gegen Beschädigung sowie Verrutschen.

Überprüfung vor dem Start

Vor jedem Einsatz korrekte Funktion und Reichweite überprüfen. Dazu den Sender einschalten, ebenso die Empfängerstromversorgung. Senderantenne nicht ausziehen. Aus entsprechendem Abstand vom Modell kontrollieren, ob alle Ruder einwandfrei funktionieren und in der richtigen Richtung ausschlagen.

Diese Überprüfung bei laufendem Motor wiederholen, während ein Helfer das Modell festhält.

Beim erstmaligen Steuern eines Flugmodells ist es von Vorteil, wenn ein erfahrener Helfer bei der Überprüfung und den ersten Flügen zur Seite steht.

Pflege und Wartung

- Säubern Sie das Modell nach jedem Gebrauch. Entfernen Sie Schmutzreste auch vom Propeller. Säubern Sie das Modell und die RC-Komponenten nur mit geeigneten Reinigungsmitteln. Informieren Sie sich hierzu bei Ihrem Fachhändler.
- Wenn das Modell längere Zeit nicht betrieben werden soll, müssen alle bewegten Teile gesäubert und neu geschmiert werden.

Hinweise zum Bau des Modells

- Vor dem Bau des Modells sollte man unbedingt den Bauplan und die Anleitung bis zum Schluss lesen. Die Stückliste ist als Hilfsmittel zu benutzen. Anleitung und Stückliste sind in Reihenfolge des Zusammenbaus gehalten.
- Achten Sie beim Einsatz von Werkzeugen auf die möglichen Gefahren.
- Verwenden Sie nur geeignete Kabel, die den im Betrieb auftretenden Stromstärken genügen.
- Verlegen Sie die Empfangsantenne möglichst weit entfernt von den Fahrstrom leitenden Kabeln (mindestens 3 cm).
- Säubern Sie jede Klebeverbindung von Fettresten, bevor Sie diese verkleben. Dies kann z. B. durch anschleifen und mit einem nicht nachfettenden Spülmittel geschehen. Das gleiche gilt für die zu lackierenden Oberflächen um eine gute Haltbarkeit der Farbe zu erreichen. Vor dem Festkleben von Teilen, unbedingt die entsprechenden Flächen (besonders bei GFK-Rümpfen) sorgfältig mit feinem Schleifpapier aufräumen und gründlich mit z. B. Aceton entfetten. Sonst ist keine ausreichende Verklebung gewährleistet.

Zusätzlich benötigtes Zubehör

Motor und Zubehör

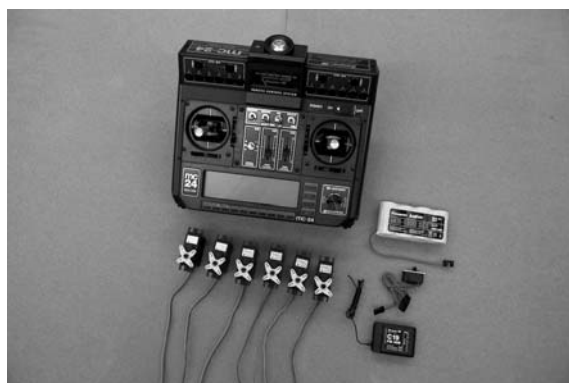
Motor Bestell Nr.	Hubraum cm ³	Schalldämpfer Bestell Nr.	Luftschraube Bestell Nr.	Glühkerze Bestell Nr.
OS MAX 40 FX 1871	6,47	1809.33 oder 1871.72	26,5 x 15 cm 1316.26.5.15	1682
OS MAX 46 FX 1872	7,45	1809.33 oder 1871.72	28 x 15 cm 1316.28.15	1682
OS MAX 46 AX 2701	7,45	2701.33	28 x 15 cm 1316.28.15	1682
OS MAX 46 FX i 2702	7,45	2701.33	28 x 15 cm 1316.28.15	1682
OS MAX 50 SX 1933	8,17	1809.33	32 x 15 cm 1316.32.15	1682
Viertaktmotor OS MAX FS 52 SURPASS 1874	8,56	1874.33 oder 1411.33	30 x 15 cm 1316.30.15	1680

Fernlenkanlage

Sie muss über mindestens 4 Steuerfunktionen und 5 Servos verfügen. Ferner sollte am Sender eine Servo-Drehrichtungsumkehr möglich sein.

Besonders empfohlen: Computer-System ab mc-22 bis mc-24. Es können Servos mit Normalabmessungen eingebaut werden.

Als Empfängerakku empfehlen wir: SANYO AE – 1400 AE, Best.-Nr. 2524, welcher vor und nach dem Flugbetrieb stets gut gewartet werden muss, d. h., bis zum Erreichen der angegebenen Kapazität muss der Akku mehrmals geladen und wieder entladen werden.



Für die Verbindung der beiden Querruder-Servos mit dem Empfänger werden zwei Entstörfilter, Best.-Nr. 1040, oder ein Klapp-Ferritkern, Best.-Nr. 98516, mit zwei Verlängerungskabeln Best.-Nr. 3935.11 benötigt.

Schaumgummi zur Lagerung von Empfänger und Batterie, z. B. Best.-Nr. 1637. Es können Standardservos, wie z. B. Best.-Nr. 3916, eingebaut werden.

Klebstoffe

Epoxydkleber, z. B. UHU plus schnellfest, Best.-Nr. 962
Epoxydkleber, z. B. UHU plus endfest 300, Best.-Nr. 950
Weißleim, z. B. UHU coll, Best.-Nr. 958.60
UHU hart, z. B. Best.-Nr. 534
Sekundenkleber, z. B. Best.-Nr. 5821
Schraubensicherungslack, z. B. Best.-Nr. 952

Zubehör für den Betrieb (nicht enthalten)

Kraftstoff mit synthetischem Öl, je nach verwendetem Motor
Kraftstofffilter, z. B. Best.-Nr. 1650.1
Kraftstoffschlauch, z. B. Best.-Nr. 1643
Kraftstoffhandpumpe, z. B. Best.-Nr. 1610
Glühkerzenbatterie mit Kerzenstecker, z. B. Best.-Nr. 3252
Elektrostarter, z. B. Best.-Nr. 1628
Starterbatterie, z. B. Best.-Nr. 2592

Erforderliches Werkzeug (nicht enthalten)

Verschiedene (Kreuzschlitz-) Schraubendreher, spitze Zange, Flachzange, Seitenschneider, Balsamesser oder Rasierklinge, verschiedene Bohrer, Universalkerzenschlüssel, Abkröpfzange Best.-Nr. 5732. Lötkolben, Bleistift oder Filzstift.

Bausatzinhalt



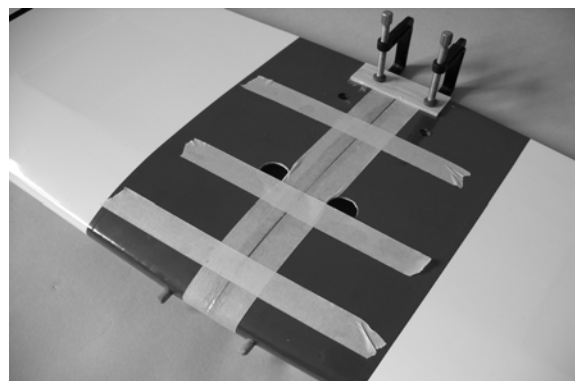
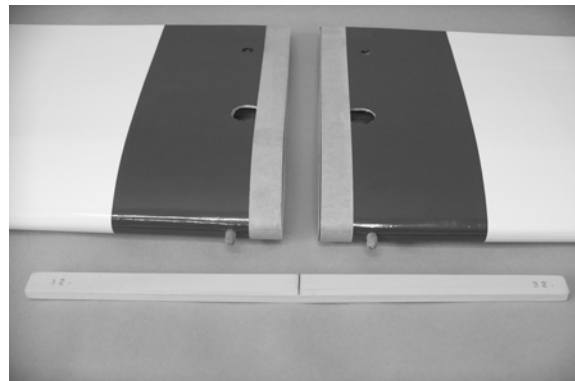
Der Zusammenbau der BO 209 Monsun

Beginnen Sie erst mit dem Zusammenbau, wenn Sie sich mit den Bauteilen und einzelnen Baustadien vertraut gemacht haben. Sollte ein Bauteil Grund zur Beanstandung geben, so ist dies vor Baubeginn Ihrem Fachhändler mitzuteilen.

Zusammenkleben der beiden Tragflächenhälften

Die beiden Tragflügelhälften mit dem Holzverbinder zusammenstecken, um die Passgenauigkeit der beiden Wurzelrippen zueinander zu kontrollieren. Die Mitte des Verbinders mit einem Bleistiftstrich kennzeichnen. Anschließend werden die beiden Wurzelrippen mit Klebeband abgeklebt. Die Tragflügelhälften müssen mit UHU plus endfest 300 zusammen geklebt werden, die Angaben des Herstellers bitte beachten. In die rechte Verbinderaufnahme der Tragfläche reichlich Klebstoff geben. Die Seite des Verbinders, die anschließend in diese Aufnahme geschoben wird, ebenfalls mit Klebstoff bestreichen. Jetzt den Verbinder bis zum Bleistiftstrich in die Flügelhälfte einschieben. **Achtung!** V-Form des Verbinders beachten. Nach dem gleichen Prinzip wird nun die linke Verbinderaufnahme und der Verbinder mit Klebstoff versorgt. Auch die Wurzelrippen mit Klebstoff bestreichen.

Jetzt die beiden Tragflügelhälften zusammenschieben und so ausrichten, dass die beiden Hälften nicht gegeneinander verdreht sind. Den herausquellenden Klebstoff mit einem Haushaltstuch abwischen.

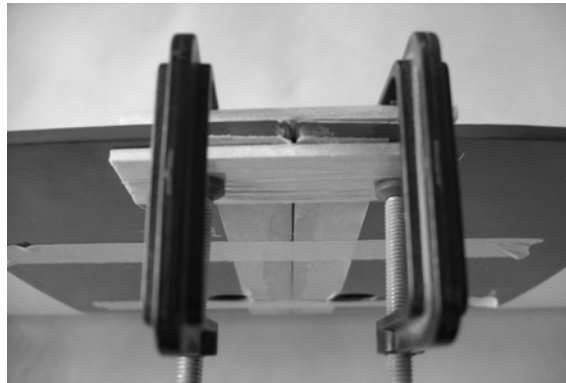


Bis zum Aushärten des Klebstoffes die beiden Tragflächen mittels Klebestreifen zusammenhalten, dabei ist unbedingt auf die richtige V-Form zu achten. Dazu wird jeder Randbogen mit ca. 20 mm unterlegt. Um ein Verdrehen der Tragflächenhälften zu vermeiden empfiehlt es sich, an der Endleiste auf der Flächenober- und Unterseite jeweils einen Balsaholzstreifen mit zwei Klammern zu fixieren, wie unten abgebildet.

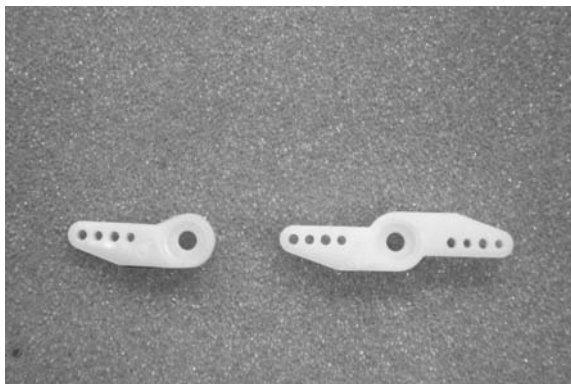
Nach dem Aushärten des Klebstoffes die Klebestreifen vorsichtig und flach abziehen um die Bespannfolie nicht zu beschädigen.

Servoeinbau in die Tragflächen

Der Einbau beschränkt sich auf das Einschrauben der beiden Querruderservos in die Tragflächenhälften.



Eine Seite des dem Servo beiliegenden Ruderhebels mit einem Seitenschneider abschneiden und verschleifen. Dabei darauf achten, dass die äußere Bohrung im Hebel einen kleineren Ø hat, die Bohrungen im Hebel wechseln groß-klein-groß. Anschließend die Quer-, Höhen- und Seitenruderhörner, wie auf dem Bild unten rechts zu sehen, ablängen. Die Länge des Dreipunktruderhorns so einstellen, dass vom Ruderhornfuß bis zum Einhängepunkt des Gabelkopfes 20 mm erreicht werden. Am Ruderhornfuß sollte anschließend der Schraubenkopf mit Klebstoff gesichert werden.

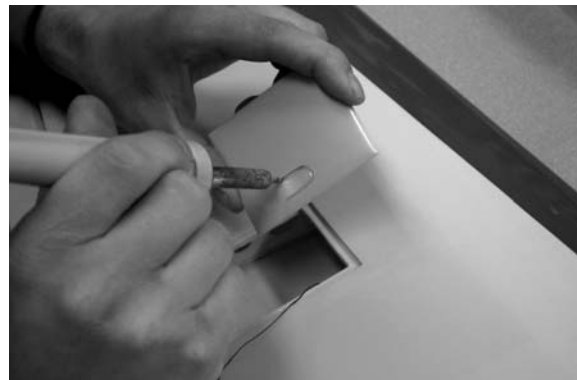


Servo in Mittelstellung bringen, hierzu muss die RC-Anlage kurz in Betrieb genommen werden. Dazu Servo und Empfängerbatterie mit Schalterkabel an den

Empfänger anschließen, Sender und Empfänger einschalten, Trimmung in Mittelstellung bringen.

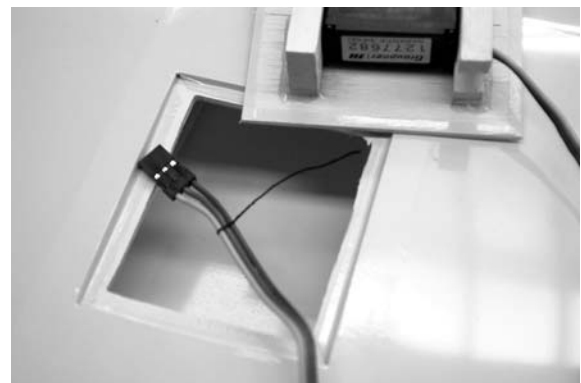
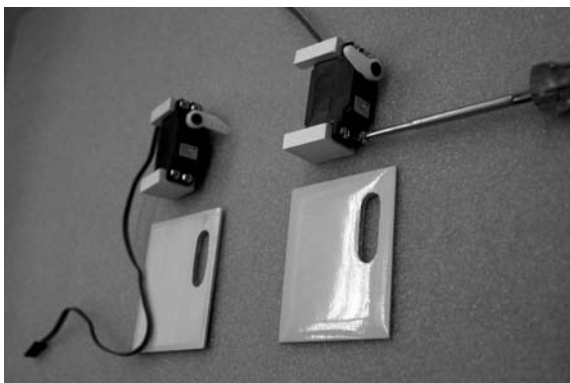
Jetzt befindet sich das Servo in Mittelstellung.

Servos an den Befestigungsklötzchen, mit den den Servos beiliegenden Schrauben, anbringen. Hierzu die Gummitüllen mit den Messinghohnieten, Bund nach unten, in die Servoflansche stecken. Zum Vorbohren ($\varnothing 1,5$) für die Schrauben können die Hohnieten als Bohrschablone verwendet werden. Zum leichteren Einschieben können die Hohnieten auf einen passenden Schraubendreher aufgefädelt werden. Die Aussparung in den Servobrettchen ertasten und mit einem heißen LötKolben vorsichtig herausschmelzen.



Die Servos auf die Befestigungsbrettchen in die vorgefertigte Halterung stecken, dass der Servohebel genau mittig aus der Aussparung herausragt.

Jetzt die Servokabel mit einem Faden in die Tragflächenhälften einziehen. Kurz hinter dem Stecker den Faden an das Kabel anbinden und in die Tragflächenhälfte einziehen. Hierzu müssen die Servokabel jeweils mit einem Verlängerungskabel Best.-Nr. 3935.11 verlängert und die Steckverbindungen anschließend gegen Lösen gesichert werden, z. B. durch Sicherungsclip Best.-Nr. 3503 oder ein Stück Schrumpfschlauch, Best.-Nr. 3391.8.



Jetzt das Servo mit dem Befestigungsbrettchen so in die Aussparung in den Tragflügel legen, dass der Servohebel nach außen zum Randbogen zeigt. Die Servobrettchen mit jeweils vier Blechschrauben befestigen, dazu entsprechend den Schrauben Löcher in die Befestigungsbrettchen bohren. Anschließend das Brettchen als Schablone benutzen, um die Löcher in der Tragfläche vorzubohren.

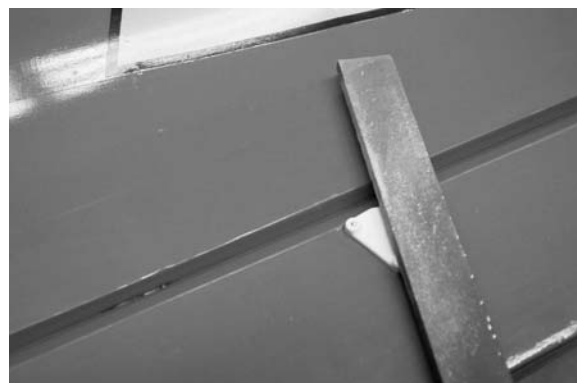
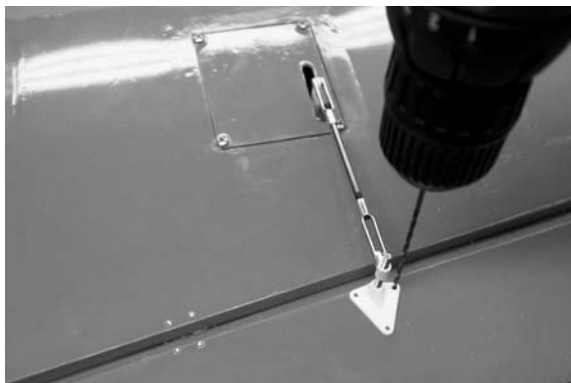


Die Querruder zwischen Querruderendleiste und fester Endleiste mit einem Klebeband auf Null fixieren. Nun die Ruderhörner so an die Querruder schrauben, dass die Gestänge parallel zu den Servos verlaufen, und der Einhängpunkt der Ruderhörner mit dem Drehpunkt der Querruder übereinstimmt. Für die Befestigungsschrauben der Dreipunkt-Ruderhörner entsprechende Löcher in die Querruder bohren.

Das Querrudergestänge besteht aus je einem Gabelkopf M3, einem Gabelkopf M2,5 und einer Gewindestange M2,5.

Die Dreipunkt-Ruderhörner mit den Zylinderkopfschrauben (M2x30) und den Gegenplatten an den Querrudern befestigen.

Nach dem Anschrauben der Ruderhörner die überstehenden Schrauben mit einem Seitenschneider abschneiden und bündig mit der Gegenplatte verschleifen.



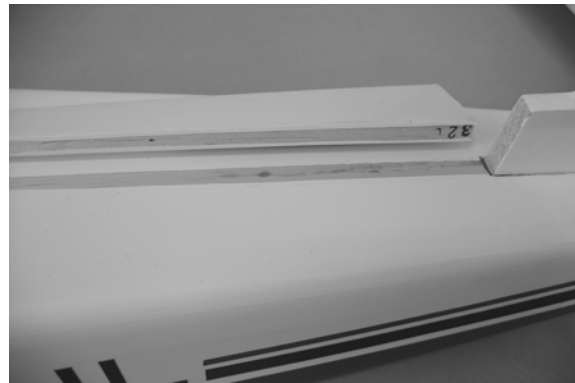
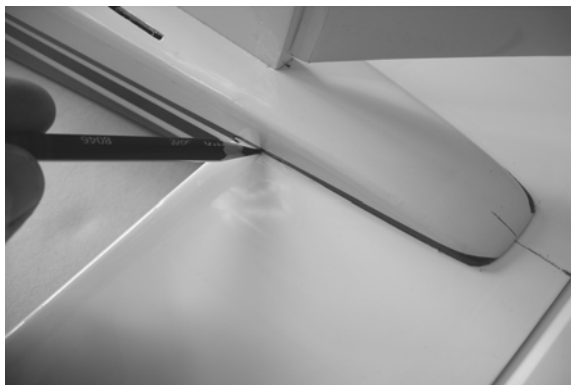
Auf die Gewindestange (M2,5x80) einen Gabelkopf M2,5 aufdrehen und in den Servohebel einhängen. Den M3 Gabelkopf in das Ruderhorn einhängen, bei Ruder und Servo in Neutralstellung die Länge der Gewindestange anzeichnen und entsprechend kürzen.

Der M3 Gabelkopf wird auf die Gewindestange aufgeschoben und mit dieser verlötet.

Einkleben von Höhen- und Seitenleitwerk

Höhen- und Seitenflosse in die Aufnahme einstecken. Höhenflosse so zum Rumpf ausrichten, dass diese rechts und links gleichweit herausragt und in der Draufsicht mit der Rumpflängsachse einen rechten Winkel bildet. Jetzt mit einem Filzstift die Rumpfaußenkontur auf die Leitwerke übertragen.

Etwas kleiner als angezeichnet, die Bespannfolie mit einem LötKolben vorsichtig anschmelzen und vom Holz ablösen.



Unter Zugabe von Klebstoff die Höhenflosse in den Rumpf kleben. Als Klebstoff kann entweder UHU coll oder UHU endfest 300 verwendet werden. Wie bereits

beschrieben, die Teile ausrichten. Nach dem Trocknen des Klebstoffes die Seitenflosse im rechten Winkel zur Höhenflosse aufkleben. Dies kann mit einem Geodreieck oder Winkel kontrolliert werden. Bis zum Aushärten des Klebstoffes die Teile mit Stecknadeln sichern. Anschließend muss, wie auf den oberen Bildern zu sehen, nach Ablösen der Folie an der Klebefläche, die Seitenruderfinne mittig auf den Rumpfrücken aufgeklebt werden.

Montage der Ruderhörner für Seiten- und Höhenruder

Wie bei den Querrudern müssen auch bei Seiten- und Höhenruder die Ruderhörner so montiert werden, dass der Einhängpunkt und der Drehpunkt des Ruders übereinstimmen. Falls erforderlich, muss die M3-Schraube des Dreipunktruderhornes etwas nach vorne gebogen werden. Für die Befestigungsschrauben (M2x30) entsprechende Löcher in die Ruder bohren. Ruderhörner mit der Gegenplatte verschrauben und, wie bei den Querrudern beschrieben, überstehende Schrauben mit einem Seitenschneider abschneiden und mit der Gegenplatte verschleifen.



Die dem Baukasten beiliegenden M2 Gewindestangen mit Gabelkopf und Kontermutter versehen und anschließend in die vorhandenen Öffnungen im Rumpf einschieben. Gabelköpfe in die Ruder einhängen und überprüfen, ob sich die Ruder vom Rumpf aus leichtgängig bewegen lassen.

RC-Einbau in den Rumpf

Wie schon beim Querruderservoeinbau beschrieben, die Gummitüllen und Hohlknoten in die Laschen der Servos einsetzen. Das Seitenruderservo wird auf der rechten Seite des Rumpfes befestigt, das Drosselservo auf der linken Seite des Rumpfes, jeweils vom Leitwerk aus gesehen. Das Höhenruderservo kommt in die Mitte des Rumpfes. Dazu Befestigungslöcher mit $\varnothing 1,5$ mm bohren. Die Servos mit den beiliegenden Schrauben im Servobrettchen befestigen. Die Schrauben nicht zu fest anziehen.



Beim Servohebel des Drosselservos (Hebelarm 11 mm) die Bohrung mit $\varnothing 2\text{mm}$ aufbohren und den Gestängeanschluss montieren. Dabei darauf achten, dass sich der Gestängeanschluss ohne allzu großes Spiel drehen lässt. Die M2 Muttern kontern und mit UHU Schraubensicher gegen Lösen sichern. Den Stahldraht in den Gestängeanschluss einschieben und etwa 10 mm länger als erforderlich ablängen. Beim Einbau des Drosselgestänges darauf achten, dass bei Mittelstellung des Servos sich der Vergaser in halb geöffneten Stellung befindet.

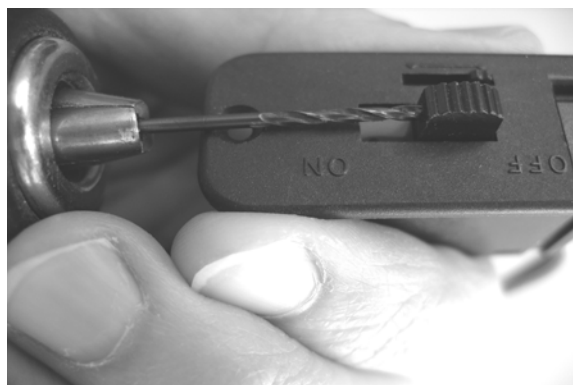
Nach dem gleichen Prinzip wird das Höhenruder, Seitenruder und Bugfahrwerk



angelenkt. Bei der Anlenkung des Bugfahrwerks ist darauf zu achten, dass ein kleiner Hebelarm mit 11 mm verwendet wird, somit entsteht ein kleinerer Ausschlag, das Modell kann am Boden feinfühler gelenkt werden.

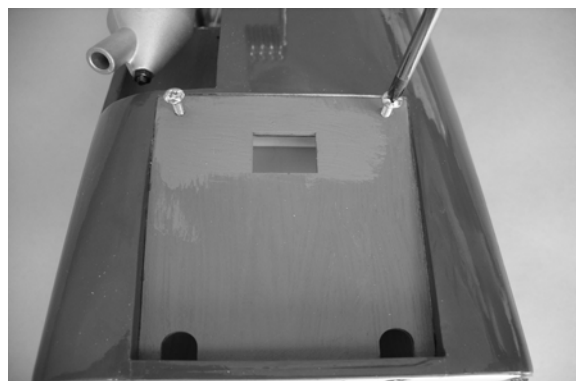
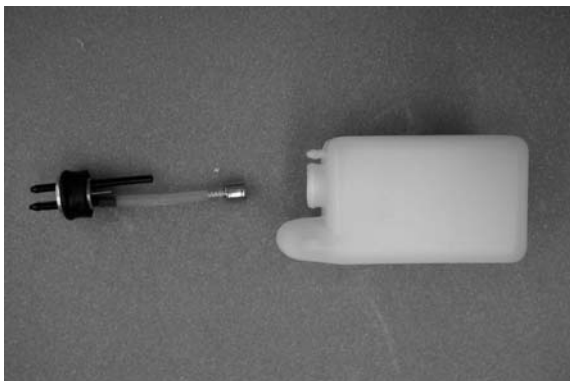
Schaltereinbau im Rumpf

Wie auf dem Foto zu sehen, wird in den Schalter ein Loch mit $\varnothing 1,8\text{ mm}$ gebohrt. In dieses Loch wird eine Gewindestange eingeschraubt, durch die der Schalter von außen betätigt werden kann. An der Rumpfaußenseite wird diese Gewindestange rechtwinklig umgebogen und mit einem Seitenschneider abgeschnitten. Bei dieser Anlenkung des Schalters muss darauf geachtet werden, dass der Schalter ausgeschaltet ist, wenn von außen auf die Gewindestange gedrückt wird. Somit ist ausgeschlossen, dass, falls das Modell beim Transport auf der Seite liegt, der Schalter in Stellung EIN steht.



Zusammen- und Einbau des Kraftstofftanks

Auf das Tankpendel ein Stück Silikonschlauch, ca. 50 mm lang, aufschieben. Das freie Ende des Silikonschlauches auf ein Röhrchen des Tankverschlusses so weit schieben, dass, wenn später der Tankverschluss montiert ist, sich das Pendel im Tank **ohne** anzuecken bewegen kann. Das freie Kunststoffröhrchen mit einem Fön oder Feuerzeug leicht erwärmen, so dass man es leicht biegen kann. Dieses Röhrchen zeigt dann nach unten und ist später zum Befüllen des Tankes vorgesehen. Jetzt den Tankverschluss über den Stutzen am Tank schieben und mittels der Kreuzschlitzschraube festklemmen. Hierbei ist es wichtig, dass die Schraube so weit angezogen wird, dass der Tank dicht ist.



Auf jedes Röhrchen, das aus dem Tank herauskommt, ein Stück Silikonschlauch, ca. 100 mm lang, stecken.
Der Nippel oberhalb des Tankstutzens ist der Überlauf.

Die Silikonschläuche mit einem Filzstift kennzeichnen, welcher zum Motor, Überlauf und zum Betanken ist.

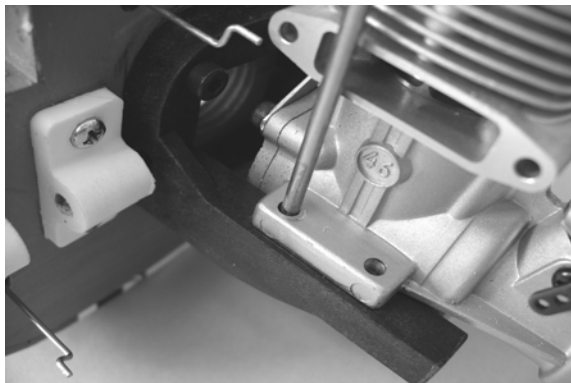
Am Rumpfboden den Deckel öffnen und den Tank einbauen. Die halbrunde Nase muss dabei unten (zum Rumpfboden) sein.

Damit der Tank beim Fliegen nicht nach hinten rutscht, wird er mit Schaumstoff gegen Verrutschen gesichert.

Einbau des Verbrennungsmotors

Es wird hier nur der Einbau des OS MAX 46 FX i gezeigt. Die Vorgehensweise ist aber gleich beim Einbau eines anderen OS MAX-Motors.

Den Motorträger am Kopfspant mit den dem Motorträger beiliegenden Schrauben befestigen und die Schrauben mit Schraubensicherungslack sichern. Motor auf den Motorträger legen und die Bohrungen anzeichnen, wie am Motorflansch vorgegeben. Anschließend die Löcher in den Motorträger bohren und das Drosselgestänge am Vergaserhebel einhängen. Das Drosselgestänge sollte leichtgängig laufend zum bereits im Rumpf montierten Drosselservo verlegt werden. Jetzt muss nur noch der Motor mit den beiliegenden Unterlegscheiben und Blechschrauben befestigt werden. Den Schalldämpfer mit den beiliegenden Schrauben am Motor befestigen.



Einbau Hauptfahrwerk, lenkbares Bugfahrwerk und Anbringen der Radschuhe.

Als Erstes die Nut für den Hauptfahrwerksdraht ertasten und mit dem LötKolben, wie schon beim Leitwerkseinbau beschrieben, die Folie wegschmelzen. Anschließend die Löcher für die Laschen zur Befestigung des Hauptfahrwerkes, wie auf dem Bild zu sehen, vorbohren und mit den Laschen das Fahrwerk zur Fläche hin verschrauben.



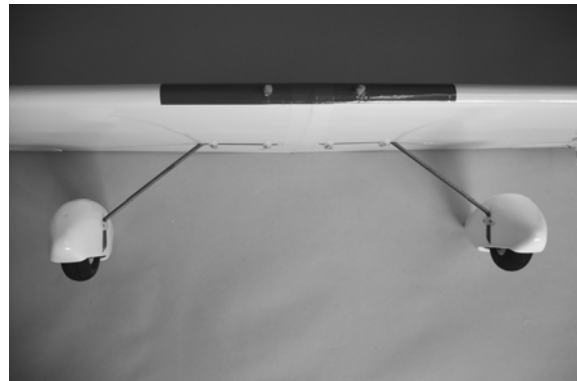
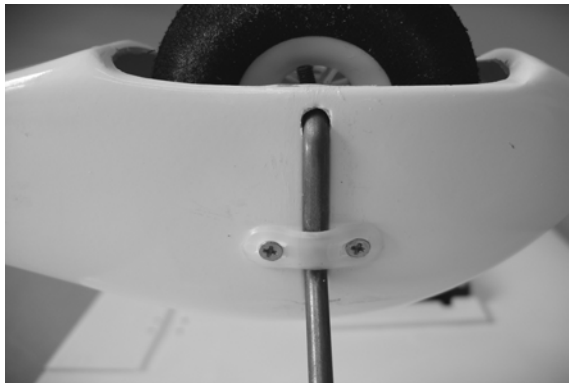
Nun in den Radschuh des Hauptfahrwerkes, wie unten abgebildet, ein Loch mit $\varnothing 4$ mm bohren. Anschließend die 2 Löcher für die Befestigung der Laschen mit $\varnothing 1,5$ mm bohren.



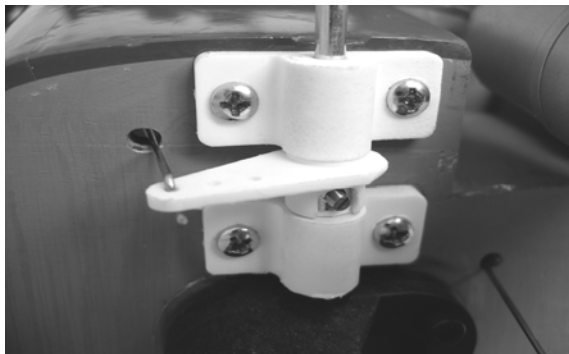
Jetzt kann der Fahrwerksdraht in den Radschuh ein kleines Stück eingeschoben werden. Anschließend einen Stellring auf den Fahrwerksdraht einschieben, dann das Rad und nochmals einen Stellring. Mit den beiden Stellringen kann nun das Rad in der Mitte des Radschuhes fixiert werden. Die Stellringe sichern. Wie auf dem obigen Foto zu sehen, muss jetzt nur noch mit der Lasche der Stahldraht am Radschuh befestigt werden. Das rechte Bild zeigt das fertig eingebaute Hauptfahrwerk.

Der Einbau des lenkbaren Bugfahrwerkes

Den Fahrwerksdraht in eine Lasche, die bereits am Rumpf montiert ist, einschieben. Nun das vom Seitenruderservo kommende Gestänge in das dem Bugfahrwerk beiliegende Ruderhorn einhängen. Durch die Achse des Fahrwerkruederhebels



(Ø 4 mm) den Fahrwerksdraht weiter in die zweite Lasche schieben, wie auf dem unteren Foto zu sehen. Mit der Schraube am Stellring des Ruderhebels das Fahrwerk in Neutralstellung bringen. Schraube gut anziehen und mit Sicherungslack sichern. Dabei ist darauf zu achten, dass der Ruderhebel etwa 10 mm bis 15 mm vom Motorspant entfernt ist.



Der Radschuh des Bugfahrwerkes wird nach dem gleichen Prinzip montiert, wie bereits beim Hauptfahrwerk beschrieben.

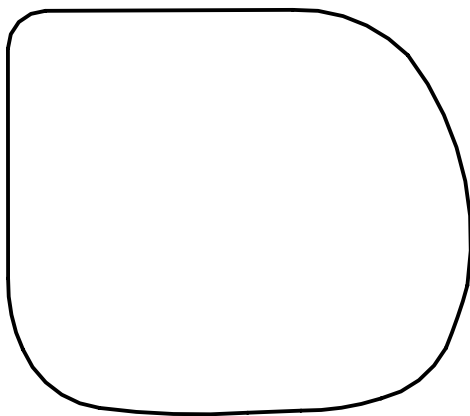
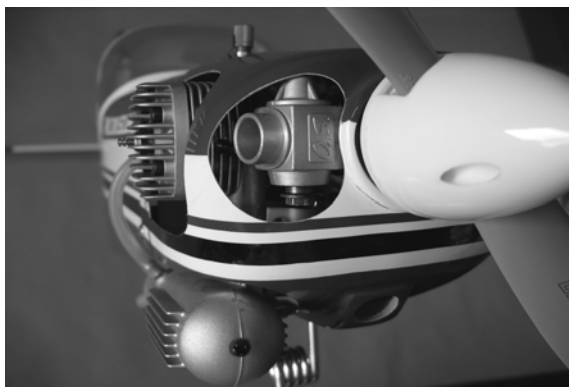
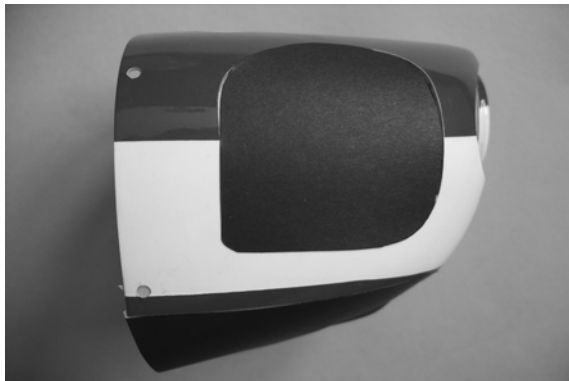
Anschluss der Kraftstoffleitungen

Den Silikonschlauch vom Tankpendel am Nippel des Vergasers, den Schlauch vom Überlauf am Nippel/Druckanschluss des Schalldämpfers anschließen. Für den Silikonschlauch zum Betanken wird in die rechte Seite der Motorhaube ein Loch mit Ø 5 mm gebohrt. Der Silikonschlauch wird später durch diese Bohrung geschoben und mit einem Verschlussnippel, Best.-Nr. 150, verschlossen.

Anpassen der Motorhaube

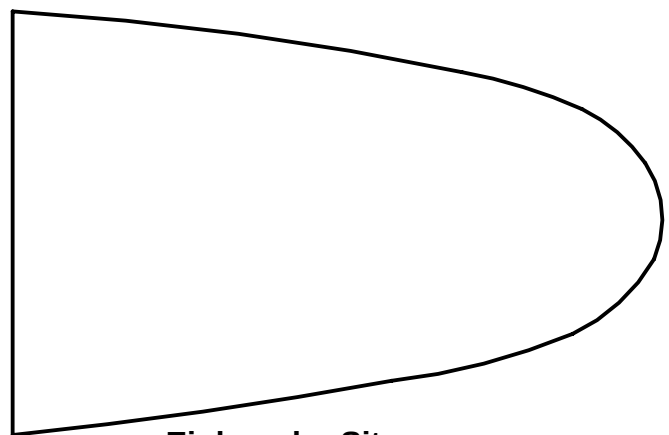
In die Motorhaube für Schalldämpfer, Zylinderkopf, Bugfahrwerksdraht etc. entsprechende Öffnungen schneiden. Für die Aussparung des Schalldämpfers und

des Zylinderkopfes können die abgebildeten Schablonen verwendet werden. Mit angeschraubtem Spinner die Motorhaube zentrieren und anschließend mit den beiliegenden 4 Blechschrauben am Rumpf befestigen.



Anbringen der Kabinenhaube und

Wie auf dem Foto zu sehen, Sitze mit einem Sockel aus Restbalsaholz versehen und mit UHU coll auf den Kabinenboden kleben. Die Kabinenhaube mit beiliegendem Klebeband auf den Rumpf aufkleben und, wie auf den nachfolgenden Fotos zu sehen, mit den Schrauben sichern.



Einbau der Sitze





Zusammenbau der BO 209 Monsun

Für den Anschluss der beiden Querruderservos an den Empfänger empfiehlt es sich, in die entsprechenden Empfängerbuchsen (2 und 5) je ein 100 mm langes Verlängerungskabel einzustecken und mit einem Klapp-Ferritkern, Best.-Nr. 98516, zu umschließen.

Die Querruderservos an den Verlängerungskabeln anschließen, die Tragfläche mit den 2 Dübeln in den vorderen Rumpfspant einschieben und mit den beiden Kunststoffschrauben auf dem Rumpf befestigen. Die Schrauben nur so fest anziehen, bis die Tragflächen unverrückbar auf dem Rumpf aufliegen.

Auswiegen der BO 209 Monsun

Das Modell mit noch leerem Tank rechts und links neben dem Rumpf, ca. 75 mm hinter der Tragflächennasenleiste, unterstützen. Bei korrekter Schwerpunktlage sollte das Modell sich waagrecht auspendeln, bzw. die Rumpfnase leicht nach unten zeigen. Falls erforderlich, muss der Schwerpunkt durch Ankleben von Blei erreicht werden. Je nach Können des Piloten kann der Schwerpunkt noch um ca. 5 mm nach hinten gelegt werden.

Vor dem Erstflug müssen sämtliche Ruder, bei Sendertrimmung in Mitte, genau auf Mittelstellung (Nullstellung) gebracht werden.

Ruderausschläge

Querruder	nach oben und unten	8 mm	)	Exponential 33 %
Höhenruder	nach oben und unten	8 mm	)	
Seitenruder	nach rechts und links	40 mm	)	

Bei den Ruderausschlägen handelt es sich nur um Empfehlungen – die Ausschläge müssen dem eigenen Bedarf angepasst werden.

Wichtig:

Bei der Montage der Gestänge grundsätzlich sorgfältig darauf achten, dass diese leicht laufen, ihren vollen steuerbaren Weg - einschließlich Trimmung - ausführen können und keinesfalls mechanisch begrenzt werden.

Beim Bewegen des Steuerknüppels nach rechts muss das Seitenruder nach rechts ausschlagen (links/links). Beim Bewegen des Höhen-/Tiefenruder-Knüppels nach hinten, d.h. zum Bauch, muss das Ruder nach oben ausschlagen. Wird der Knüppel nach vorne gedrückt, muss das Ruder nach unten ausschlagen.

Beim Bewegen des Querruder-Steuerknüppels nach rechts muss das rechte Querruder nach oben, das linke Querruder nach unten ausschlagen. Beim Bewegen des Gasknüppels nach vorne muss der Verbrennungsmotor Vollgasstellung laufen, der Vergaser muss ganz geöffnet sein.

Nun bleibt nur noch, viel Spaß und Freude beim Fliegen mit Ihrer **BO 209 Monsun** zu wünschen.

BO 209 MONSUN

**For two-stroke motors up to around 7.45 cc and
four-stroke motors of 8.56 cc capacity**

The model requires a four-channel radio control system

Specification

Wingspan approx.	1580 mm
Fuselage length excl. spinner approx.	1040 mm
Wing area approx.	34.6 dm ²
Tailplane area approx.	6.9 dm ²
Total surface area approx.	41.5 dm ²
All-up weight according to fittings approx.	2800 g

Caution: This model is not a toy!

If you are a beginner to this type of powered model, please ask an experienced model flyer for help and support. If you attempt to operate the model without knowing what you are doing you could easily injure yourself or somebody else. Please keep your safety and well-being in mind at all times.

Important: before you start construction

Even if you have already built a large number of RC models please read right through these instructions and check all the kit components against the parts list. We have taken great trouble to keep construction as simple as possible, without making any compromises in the area of safety.

Note regarding the film covering

Minor creases or bubbles may develop in the film covering due to major fluctuations in weather conditions (temperature, humidity etc.); in rare cases you may even find a slight warp in a component. These minor faults are in the nature of film-covered built-up wooden structures, and can easily be corrected using a heat gun, as commonly used for modelling.

Creases: Blow warm air over the area and rub down with a soft cloth.

Wing warp: Hold the panel twisted gently in the opposite direction to the warp, and apply warm air to remove the creases from the covering.

Caution! do not heat the film more than is absolutely necessary. If the air or the iron is too hot, the film may melt and holes may be formed.

This model is highly pre-fabricated and can be built in a very short time. However, the work which you have to carry out is important and must be done carefully. The model will only be strong and fly well if you complete your tasks competently - so please work slowly and accurately.

When self-tapping screws have to be screwed into wood, apply a little white glue to prevent them shaking loose: just squirt white glue into the hole and fit the screw.

**Safety notes and warnings relating to model aircraft
powered by glowplug motors**

Be sure to read right through the instructions covering assembly and operation of your model before you attempt to operate it for the first time.

These safety notes are an integral part of the instructions. Please keep them and the operating instructions in a safe place. If you ever dispose of the model be sure to pass them on to the new owner.

Powered model aircraft are very demanding and potentially dangerous machines, and call for a high level of technical knowledge and skill from the operator, together with a responsible attitude.

Powered model aircraft are not suitable for young persons under 18 years of age.

Young people should only be permitted to operate this model under the instruction and supervision of an adult who is aware of the hazards involved in this activity.

The operator of the model must be in full possession of his or her bodily and mental faculties. As with car driving, operating a model aircraft under the influence of alcohol or drugs is not permissible under any circumstances.

Radio-controlled model aircraft may only be employed for the purpose intended by the manufacturer. They must never be used as man-carrying machines. We do not permit this product's use in any other way.

A radio-controlled model aircraft can only work properly and fulfil your expectations if it is built very carefully and in accordance with the building instructions. Do not make any modifications of any kind to the design features or materials. If you wish to avoid injuring people and damaging property it is essential to be careful and painstaking at all stages of building and operating your model. Nobody would climb into a full-size aircraft and try to fly it without completing a course of training first. Model flying is a skill which has to be learned in just the same way. We suggest that you ask for help from an experienced model flyer, or join a model club or flight training school. Your local model shop and the specialist magazines are excellent sources of information.

It is fundamentally essential to set the Centre of Gravity (CG) and control surface travels correctly. Adjust the model until they are exactly correct.

- **Radio control system:** satisfy yourself that your frequency is vacant before you switch on. Check your RC system regularly as its components eventually wear and need to be replaced or repaired. Radio interference caused by unknown sources can occur at any time without warning. If this should happen, your model will be uncontrollable and completely unpredictable. Never leave your radio control system unguarded, as other people might pick it up and try to use it. Your RC system can only work reliably if the batteries are kept fully charged.

Don't ignore our warnings. They refer to materials and situations which, if ignored, can result in fatal injury or permanent damage.

You alone are responsible for the safe operation of your radio-controlled model and motor. If you have any questions regarding the safe operation of your RC model aircraft, please turn to your local model shop in the first instance as the staff will be pleased to help you.

- **Propellers and other rotating parts** which are powered by a motor represent a permanent hazard and present a real risk of injury. Don't touch them with any part of your body. For example, a propeller spinning at high speed can easily slice off a finger.

- Keep well clear of the rotational plane of the propeller. You never know when some part may come loose and fly off at high speed, hitting you or anybody else in the vicinity. Never touch the revolving propeller with any object.
- Take care with loose clothing such as scarves, loose shirts etc. Flapping cloth can easily be sucked into the area of the propeller and then get tangled in the blades. This is extremely dangerous.
- If there are passers-by or spectators at your flying site, make sure that they are aware of the dangers inherent in your activity, and insist that they keep a safe distance away (at least 5 m).
- Radio-controlled models should only be flown in “normal” weather conditions, i.e. a temperature range of -5° to +35° C. More extreme temperatures can lead to changes in battery capacity, material characteristics and other unwanted effects.
- Model fuels are toxic; do not allow them to come into contact with your eyes or mouth. Fuel should always be stored in clearly marked containers, out of the reach of children.
- Never run an internal combustion engine in an enclosed space such as a cellar, garage etc. Model motors produce lethal carbon monoxide gas just like full-size engines.

Motors should only be run in the open air!
--

- Adhesives and paints contain solvents which may be hazardous to health under certain circumstances. Read and observe the notes and warnings supplied by the manufacturer of these materials.
- Model fuels are volatile and highly inflammable. Keep them well away from open flames, excessive heat, all possible sources of sparks and anything else which could result in a fire. Do not smoke in the immediate vicinity of fuel or fuel vapours.
- Model engines generate a lot of heat. The motor and silencer in particular become very hot when running, and stay at a high temperature for quite a while. Touching the hot parts can give you serious burns, so take care especially when carrying out adjustments - wear protective gloves. Hot engines can even start a fire under certain circumstances.
- When the motor is running it expels hot toxic gases from the exhaust together with very hot fluid combustion residues which can burn you if you are not careful.
- Remove all unused fuel from the fuel tank and motor after every session.
- Every time you intend to operate your model check carefully that it and everything attached to it (e.g. propeller, linkages, control surfaces etc.) is in good condition and undamaged. If you find a fault, do not fly the model until you have corrected it.
- Model motors are usually started with the help of an electric starter which should be fitted with the appropriate adaptor where necessary. With fixed-wing models an alternative is to use a “chicken stick” - a length of thick wooden dowel with a piece of water hose pushed over it.
- Many model motors are very noisy, producing a sound level much higher than 85 dB (A), which implies that you should wear ear defenders. Never run a motor without the silencer fitted. Even with a silencer, model engines can easily disturb your neighbours. Don’t run motors when other people expect peace and quiet.
- If you start your motor when the model is standing on loose or sandy ground, the propeller will suck up sand and dust and hurl it around, and it could easily get in your eyes and do damage. Wear protective goggles at such times.

- Take care that the glowplug clip and the glow lead cannot get tangled in the propeller or other rotating parts. Check the throttle linkage too.
- Take particular care when carrying the model with the motor running. Hold the rotating parts well away from you!
- Be sure to keep an adequate supply of fuel in the tank. Don't continue to fly the model until the tank is drained dry.
- Never fly directly over people.
- Never fly directly towards people.
- Keep a safe distance from residential areas: at least 1.5 km "as the crow flies". The best solution is to join a model flying club and use the approved flying site. Always keep well clear of high-tension overhead cables.
- Whenever you are working on the motor, make sure that you are on a safe surface and cannot slip. Get used to holding the model really securely.
- Take-off and landing strips should be kept free of unauthorised people and movable obstacles, particularly when a model is using the strip.
- Watch the model constantly while it is in the air. Models must always give way to full-size aircraft.
- Don't operate your model from public roads, squares, school playgrounds, public parks or sports grounds etc., and ensure that you are always in full control of the model.
- It is important that you can stop your motor at any time. This is achieved by adjusting the throttle so that the barrel closes completely when you move the throttle stick and trim to their end-points. If this does not work, pinch the fuel feed line between your fingers or pull it off the carburettor. Never try to stop the motor by grasping the flywheel, propeller or spinner!
- All model flyers should behave in such a way that the danger to people and property is minimised. Never act in any way which will disturb other flyers and jeopardise safe, orderly flying at the site.

In legal terms our models are classed as aircraft, and as such are subject to legal regulations and restrictions which must be observed.

Our brochure "Luftrecht für Modellflieger" (Aviation Law for Model Flyers) is available under Order No. 8032, and contains a summary of all these rules. Your local model shop will have a copy which you can read. Models fitted with glowplug motors may only be flown with the landowner's permission, and third party insurance is mandatory. There are also Post Office regulations concerning your radio control system, and these must be observed at all times.

Please don't misunderstand the purpose of these notes. We only want to make you aware of the many dangers and hazards which can arise if you lack knowledge and experience, or work carelessly or irresponsibly. If you take reasonable care, model flying is a highly creative, instructive, enjoyable and relaxing pastime.

This model is highly pre-fabricated and can be built in a very short time. However, the work which you have to carry out is important and must be done carefully. The model will only be strong and fly well if you complete your tasks competently - so please work slowly and accurately.

Important safety notes

You have acquired a kit which can be assembled into a fully working RC model when fitted out with suitable accessories. However, we, as manufacturers, have no control over the way you build and operate your RC model aircraft, nor how you install, operate and maintain the associated components, and for this reason we are obliged to deny all liability for loss, damage or costs which are incurred due to the incompetent or incorrect use and operation of our products, or which are connected with such operation in any way. Unless otherwise prescribed by binding law, the obligation of the GRAUPNER company to pay compensation, regardless of the legal argument employed, is excluded. This includes personal injury, death, damage to buildings, damage due to loss of business or turnover, interruption of business or other direct or indirect consequent damage whose root cause was the operation of the model.

The total liability in all cases is limited to the amount of money which you actually paid for the model.

This model is built and flown at the sole and express responsibility of the operator. The only way to avoid injury to persons and damage to property is to handle and operate the model with the greatest care and consideration at all times.

Before flying the model for the first time it is important to check whether your private third party insurance provides cover for operating models of this type. If you are not sure, take out a special policy designed to cover modelling risks.

These safety notes must be kept in a safe place. If you ever dispose of the model, be sure to pass them on to the new owner.

Guarantee conditions

The guarantee covers replacement of any parts which can be shown to exhibit manufacturing faults or material defects within the guarantee period of 24 months from the initial date of purchase. No other claims will be considered. Cost of transport, packing and freight are payable by the purchaser. We accept no liability for damage in transit. When you send the product to GRAUPNER, or to the approved Service Centre for your country, you must include a clear and concise description of the fault together with the invoice showing the date of purchase. The guarantee is invalid if the component or model fails due to an accident, incompetent handling or incorrect usage.

The following points are important and must be observed at all times:

- Before you fly the model check that the radio control system is working reliably, and that all connections are secure.
- If you are using dry cells as the power supply note that they must never be recharged. Only batteries marked specifically as "rechargeable" can safely be recharged.
- The batteries must be charged and the range of the radio control system must be checked before you operate the model. In particular, the radio control system batteries must be fully charged before each session and checked before each flight.
- Ensure that the channel you intend to use is not already in use by other modellers. Never fly the model if you are not certain that your channel is free.
- Read and observe the instructions and recommendations provided by the manufacturer of your radio control system and accessory components.
- Ensure that the servos are not mechanically obstructed at any point in their travel.
- Dry cells and rechargeable batteries must never be short-circuited.
- Remove all batteries from the model prior to transporting and storing it.
- Do not subject the model to dirty or cold conditions, or high levels of humidity or heat.
- Secure the model and your RC equipment carefully when transporting them. They may be seriously damaged if they are free to slide about.

Pre-flight checks

Check that the radio control system works correctly and at full range before every flight: switch on the transmitter and the receiving system, but leave the transmitter aerial collapsed. Walk away from the model, and check that all the control surfaces work smoothly and immediately at an appropriate distance, and deflect in the correct "sense" (direction) relative to the stick movements.

Repeat the checks with the motor running, while a friend holds the model firmly for you.

If you are a relative beginner to model flying, we recommend that you enlist an experienced model pilot to help you check and test-fly the model.

Care and maintenance

- Clean the model carefully after every flight, and remove any dirt from the propeller. Clean the model and RC components using suitable cleaning agents only. Ask your model shop for information.
- If the model is not to be run for a considerable time it is important to clean and re-lubricate all the moving parts.

Notes on completing the model

- Before building the model it is important that you read the instructions right through to the end, referring to the plan. Use the parts list constantly as an aid to construction. The instructions and parts list reflect the sequence of assembly.
- Tools can be dangerous; be aware of the hazards involved in using them.
- Use cable of adequate cross-section, capable of carrying the currents which will flow when the model is flying.
- Deploy the receiver aerial as far as possible from high-current cables (at least 3 cm).
- Before making any glued joints, be sure to clean the surfaces and remove all traces of grease. We recommend sanding lightly, or wiping with a non-greasy cleaning agent. The same applies to surfaces to be painted, otherwise the paint is unlikely to adhere well. Before gluing parts to the fuselage it is essential to roughen the surfaces with fine abrasive paper and de-grease them using acetone or similar solvent, otherwise you will not obtain strong, durable joints. This applies in particular to moulded GRP fuselages.

Additional items required

Motor and accessories

Motor Order No.	Capacity cc	Silencer Order No.	Propeller Order No.	Glowplug Order No.
OS MAX 40 FX 1871	6.47	1809.33 or 1871.72	26.5 x 15 cm 1316.26,5.15	1682
OS MAX 46 FX 1872	7.45	1809.33 or 1871.72	28 x 15 cm 1316.28.15	1682
OS MAX 46 AX 2701	7.45	2701.33	28 x 15 cm 1316.28.15	1682
OS MAX 46 FX i 2702	7.45	2701.33	28 x 15 cm 1316.28.15	1682
OS MAX 50 SX 1933	8.17	1809.33	32 x 15 cm 1316.32.15	1682
OS MAX FS 52 SURPASS four-stroke motor 1874	8.56	1874.33 or 1411.33	30 x 15 cm 1316.30.15	1680

Radio control system

For this model you require at least a four-channel RC system with five servos. The transmitter should also feature a servo reverse facility.

We particularly recommend mc-22 to mc-24 computer systems. The model is designed for standard-size servos.

We recommend the following receiver battery: SANYO AE-1400 AE, Order No. 2524, which should be properly maintained before and after each flying session, i.e. the pack needs to be cycled (charged and discharged) several times before it reaches full rated capacity.

For connecting the aileron servos to the receiver you will need two suppressor filters, Order No. 1040, or a folding ferrite ring, Order No. 98516. You will also need to extend the aileron servo cables using extension leads, Order No. 3935.11.

We recommend that you pack the receiver and battery in protective padding such as foam rubber, Order No. 1637.

The model is suitable for standard servos, such as Order No. 3916.

Adhesives

Fast-setting epoxy resin, e.g. UHU plus schnellfest, Order No. 962
Slow-setting epoxy resin, e.g. UHU plus endfest 300, Order No. 950
White glue, e.g. UHU coll, Order No. 958.60
UHU hart cellulose cement, e.g. Order No. 534
Cyano-acrylate glue ("cyano"), e.g. Order No. 5821
Thread-lock fluid, e.g. Order No. 952

Accessories for flying the model (not included)

Synthetic oil based glow fuel, to suit motor
Fuel filter, e.g. Order No. 1650.1
Fuel tubing, e.g. Order No. 1643
Manual fuel pump, e.g. Order No. 1610
Glowplug energiser battery and glowplug clip, e.g. Order No. 3252
Electric starter, e.g. Order No. 1628
Starter battery, e.g. Order No. 2592

Tools required (not included)

Various (cross-point) screwdrivers, pointed-nose pliers, flat-nose pliers, side-cutters, balsa knife or razor blade, set of twist drills, universal glowplug spanner, Z-bend pliers, Order No. 5732, soldering iron, pencil or felt-tip pen.

Kit contents

Assembling the BO 209 MONSUN

Don't start building the model until you have read right through the building instructions and are familiar with all the model's components. If you are not satisfied with any part, inform your supplier before you start work on the model.

Joining the wing panels

Temporarily fit the two wing panels together on the dihedral brace, and check that they meet accurately in the centre. Mark the centreline on the brace using a pencil. Mask off the wing roots all round the root ribs using masking tape. The wing panels must be joined using UHU plus endfest 300 (slow-setting epoxy). Mix up the resin and hardener according to the instructions on the adhesive packaging. Apply plenty of epoxy to the inside of the dihedral brace slot in the right-hand wing panel. Apply epoxy to one half of the dihedral brace, and push it into the wing panel as far as the pencil mark.

Caution: note the dihedral of the joiner brace. Apply a coating of epoxy to the root rib of the left-hand wing panel and the projecting end of the dihedral brace. Apply plenty of epoxy to the inside of the dihedral brace slot in the left-hand wing panel.

Slide the second panel onto the brace and up against the root rib. Check that the two panels are not twisted relative to each other. Where epoxy is forced out of the joint, wipe off the excess using a piece of kitchen paper.

Tape the wing panels together to prevent them shifting out of alignment. It is particularly important to ensure that the wing dihedral is correct: check this by packing up each wingtip to a height of about 20 mm. We recommend that you clamp a strip of balsa to the top and bottom of the wing trailing edge to ensure that the wing roots line up correctly. This is shown in the photo.

Leave the wing joint to harden completely, then carefully peel off the tape, doubling it back onto itself to avoid pulling off the covering film.

Installing the wing-mounted servos

Completing the wing is simply a matter of installing the two aileron servos in the wing panels.

Using a pair of side-cutters, cut off one end of the double-ended output lever supplied with the servo and sand the cut face smooth. Note that the outermost hole in the lever has a smaller diameter; the holes in the arm are alternately large and small. Cut the horns for the ailerons, elevator and rudder to length as shown in the picture at bottom right. The effective lever length - horn base to linkage hole - should be 20 mm. Fix the screw head to the horn base with a drop of glue.

Set both aileron servos to centre from the transmitter, i.e. connect the servos and receiver battery (plus switch harness) to the receiver; switch on the transmitter and receiver, and set the associated trim lever to centre.

The servos are now at their centre setting.

The next step is to attach the servos to the mounting blocks using the screws supplied with the servos. First press the rubber grommets (supplied with the servos) into the servo mounting lugs. Push the brass tubular rivets into the rubber grommets from the underside, so that the flange is at the bottom. Drill 1.5 mm Ø pilot-holes for the servo screws using the tubular rivets as a template. You may find it easier to insert the tubular rivets if you fit them on a small screwdriver first. Locate the slot in the servo plate with a fingertip, and carefully open it up by melting the film with a hot soldering iron.

Attach the servo / mounting blocks to the servo plate, positioning the output arm exactly in the centre of the slot.

The servo lead can now be drawn through the wing using a length of thread. First you will need to lengthen the servo lead with an extension cable, Order No. 3935.11, and secure the connection either with a connector clip, Order No. 3503, or a length of heat-shrink sleeving, Order No. 3391.8.

Place the servo and mounting plate in the recess in the wing with the output arm towards the wing tip. The servo plate is fixed to the wing using four self-tapping screws. Drill screw-holes in the servo plate to suit the diameter of the screws, then drill pilot-holes in the wing using the plate as a guide.

Temporarily apply tape over the aileron trailing edge and the fixed wing trailing edge to hold the aileron at neutral. The horn can now be screwed to the aileron; the pushrod must run parallel to the servo case, and the linkage hole in the horn must line up exactly with the aileron hinge pivot axis. Drill holes through the aileron for the horn retaining screws.

Each aileron pushrod consists of an M3 clevis, an M2.5 clevis and an M2.5 threaded rod.

Attach the horn to the aileron using M2 x 30 cheese-head screws and spreader plates.

Once the horn has been screwed in place, snip off excess screw length using side-cutters and file the ends back flush with the spreader plate.

Screw an M2.5 clevis onto the M2.5 x 80 mm threaded pushrod and connect it to the servo output arm. Connect the M3 clevis to the horn. Set the servo and aileron to centre (neutral), mark the correct length of the pushrod and cut it to length.

Slip the M3 clevis onto the pushrod and solder the clevis to the rod.

Repeat the whole procedure with the second aileron servo and linkage.

Gluing the tailplane and fin to the fuselage

Place the tailplane and fin in position on the fuselage. Adjust the tailplane until it projects by exactly the same length on both sides, and is at right-angles to the fuselage centreline when viewed from above. Mark the outside shape of the fuselage on the tail panels using a felt-tip pen.

Melt the covering film along the marked lines by running a soldering iron lightly just inside the lines. Peel the film away from the wood.

Glue the tailplane to the fuselage using either UHU coll (white glue) or UHU Endfest 300 (epoxy). Align the panel again as described at the start of this section. When the joint has set hard glue the fin to the tailplane; use a setsquare to check that it is exactly at right-angles to the tailplane. Pin the parts in place and leave the glue to set hard. The fin strake can now be glued to the fuselage and the fin leading edge after carefully removing the film at the joint position. Take care to keep the strake dead central.

Installing the rudder and elevator horns

Screw the horns to the elevator and rudder, bearing in mind that the clevis linkage holes must line up with the hinge pivot axis as described for the ailerons. The M3 screws which form the horn columns will need to be bent forward to the point where the linkage holes line up with the hinge pivot axis. Drill pilot-holes in the control surfaces before fitting the M2 x 30 horn retaining screws. Install the horns and spreader plates. Cut off excess screw length using side-cutters, as described for the aileron horns, and file back the ends flush with the plastic spreader plates.

Fit a locknut and clevis on the M2 threaded rods supplied in the kit, and slip them into the slots in the tail end of the fuselage. Connect the clevises to the rudder and elevator horns and check that the control surfaces can be operated smoothly by working the pushrods from inside the fuselage.

Installing the RC system in the fuselage

Press the rubber grommets and tubular rivets into the servo mounting lugs as described for the wing-mounted servos. Place the rudder servo on the right-hand side of the fuselage, the throttle servo on the left - in both cases as seen from the tail, looking forward. Drill 1.5 mm Ø pilot-holes for the retaining screws. Fit the screws, taking care not to over-tighten them.

Locate the linkage hole in the throttle servo which gives a lever length of 11 mm, and open up the hole to 2 mm Ø. Screw the pushrod connector to the servo output arm.

Check that the pushrod connector swivels smoothly, without excessive play, then lock the M2 nuts and secure them with a drop of UHU thread-lock fluid. Slip the steel pushrod through the pushrod connector and cut off the excess; it should project past the connector by about 10 mm.

Adjust the throttle linkage so that the carburettor is exactly half-open when the servo is at its centre position.

Install the elevator and rudder servos and complete the linkages using the same methods. Complete the steerable nosewheel linkage. The nosewheel steering system should be connected to a short output arm (11 mm lever length) to reduce the wheel's angular travel, as this makes it easier to control the model on the ground.

Installing the switch unit in the fuselage

Drill a 1.8 mm Ø hole in the switch lug as shown in the photo, and screw a threaded pushrod into the hole. The pushrod can now be used to operate the switch from outside the fuselage. Where the pushrod exits the fuselage it should be bent at 90° to form a "handle", and the excess length snipped off using side-cutters. If you decide to fit a remote switch actuator in this way, remember that the switch must be "off" when the pushrod is pressed in from outside the fuselage. This should ensure that the switch can never be set to the ON position accidentally, e.g. if the model rests on its side in your car.

Assembling and installing the fueltank

Cut a piece of silicone fuel tubing about 50 mm long and push it onto the fueltank clunk weight. Push the free end of the fuel tubing onto one of the tubes in the fueltank stopper, and check that the clunk will be able to move freely inside the tank **without** binding or jamming when the stopper is in place. Heat the unused plastic tube gently with a heat-gun or cigarette lighter so that it can be bent to final shape: it should point down to form the tank filler line.

Push the tank stopper over the neck of the fueltank and clamp it in place by tightening the cross-head screw. It is important to tighten the screw to the point where the tank is completely sealed.

Push a piece of silicone fuel tubing about 100 mm long onto each of the tubes where they exit the fueltank.

The nipple above the tank stopper is the overflow.

Mark the silicone fuel lines using a felt-tip pen to indicate which is the fuel feed, the overflow (vent) and the filler line.

Open the hatch on the underside of the fuselage and install the fueltank. Note that the projecting semi-circular section must be at the bottom of the fuselage.

Pack pieces of foam round the tank to prevent it shifting in flight.

Installing the glowplug motor

The instructions show the installation of an OS MAX 46 FX i motor, but the procedure is basically the same for any other OS MAX power plant.

Place the motor mount on the nose bulkhead, line it up with the factory-drilled holes, and fix it in place using the screws supplied. Secure the screws with thread-lock fluid. Place the motor on the motor mount and mark the fixing screw holes through the mounting lugs. Drill holes in the motor mount at the marked points. Connect the throttle pushrod to the carburettor arm, and check that it slides smoothly to and fro when the motor is in position. The pushrod must have a straight run from the carburettor arm to the throttle servo. Fix the motor to the mount using the washers and self-tapping screws supplied. Attach the silencer to the motor using the screws supplied with it.

Installing the main undercarriage, steerable noseleg unit and wheel spats

The first step is to locate the channel for the main undercarriage wires with your fingertips, and melt away the film using a hot soldering iron, as described for the tailplane installation. Drill pilot-holes for the undercarriage saddle clamps as shown in the photo. Fix the undercarriage to the wing using the saddle clamps and screws provided.

Drill a 4 mm Ø hole in each main undercarriage wheel spat as shown in the picture. Drill two 1.5 mm Ø holes for the saddle clamp retaining screws.

The axle can now be pushed a short distance into the wheel spat. Fit a collet on the axle, then the wheel, and finally a second collet. Position the collets carefully so that the wheel is located in the centre of the spat. Tighten the collets and secure them with a drop of thread-lock fluid. Now all you have to do is fix the wheel leg to the wheel spat using the saddle clamp. The right-hand photo shows the completed main undercarriage.

Installing the steerable nosewheel

You will find two brackets already attached to the nose bulkhead. Fit the noseleg through the bottom bracket. Connect the noseleg pushrod (connected to the rudder servo) to the steering arm, fit the steering arm between the brackets, and slide the noseleg through it, as shown in the bottom photo. Set the wheel axle at 90° to the fuselage centreline, and tighten the screw in the steering arm collet to lock the noseleg in that position. Tighten the screw fully and secure it with a drop of thread-lock fluid. There should be about 10 to 15 mm clearance between the steering arm and the nose bulkhead when the wheel is central.

Install the nosewheel spat using the method described for the main undercarriage spats.

Connecting the fuel lines

Identify the silicone fuel line attached to the fueltank clunk weight (fuel feed) and connect it to the carburettor inlet nipple. Connect the overflow line to the pressure nipple on the silencer. Drill a 5 mm Ø hole in the right-hand side of the cowl. The filler line is later fitted through this hole, so that the fueltank can be filled through it. The filler line should be sealed before starting the motor using a sealing nipple, Order No. 150.

Trimming the cowl

Cut openings in the cowl as required to clear the silencer, cylinder head, noseleg etc. The templates provided can be used to mark the position of the openings for the silencer and cylinder head. Centre the cowl by fitting the spinner on the motor, then attach it to the fuselage using the four self-tapping screws supplied.

Attaching the canopy, installing the seats

Cut scrap balsa bases to fit inside the seats, and glue them inside the mouldings. Glue the seats to the cabin floor using UHU coll (white glue). Fix the canopy to the fuselage using the adhesive tape supplied, then fit the screws to secure it, as shown in the photos.

Assembling the BO 209 Monsun

To connect the aileron servos to the receiver we recommend using two 100 mm extension leads. Connect the extension leads to the appropriate receiver output sockets (2 and 5), and fit a folding ferrite ring, Order No. 98516, round them.

Connect the aileron servos to the extension leads and place the wing on the fuselage. Engage the hardwood dowels in the front fuselage bulkhead, and fix the wing in position using the two plastic screws provided. Take care not to over-tighten the screws; tighten them just to the point where the wing rests securely on the fuselage, and cannot move.

Balancing the BO 209 Monsun

With the fueltank empty, support the model under both wing roots at a point about 75 mm aft of the wing leading edge. If the CG position is correct the model will hang level, with the nose inclined slightly down. If necessary glue lead ballast securely inside the nose or tail to obtain the correct balance. Experienced pilots may wish to shift the CG further aft by about 5 mm.

Before you fly the model you must check that all the control surfaces are exactly at centre when the transmitter trims and sticks are in the neutral position.

Control surface travels

Ailerons	8 mm up, 8 mm down	)	
Elevators	8 mm up, 8 mm down	)	33% exponential
Rudder	40 mm right, 40 mm left	)	

Please note that these control surface travels are only a recommended starting point; you may wish to adjust them to suit your personal flying style.

Important:

When installing and adjusting the various linkages you should ensure that they move freely, without binding, are able to move to their full extent - including trim travel - and are not obstructed mechanically at any point.

When you move the rudder stick to the right, the rudder should also deflect to the right (left stick: left rudder). Pull the elevator stick back towards you, and the elevator should deflect up. Push the stick forward, and the elevator should deflect down.

If you move the aileron stick to the right, the right aileron should rise, the left aileron fall. When you move the throttle stick forward, the motor should run to the full-throttle position, i.e. the carburettor barrel should be fully open.

All that remains is to wish you many hours of pleasure flying your **BO 209 Monsun**.

GRAUPNER GmbH & Co. KG D-73230 KIRCHHEIM/TECK GERMANY

We reserve the right to introduce modifications. No liability for printing errors. Ident No. W. 52265 07/2004
Made in Vietnam

B0 209 MONSUN

Instructions de montage

**Pour moteur à deux temps jusqu'à env. 7,45 cm³ ou
moteur à quatre temps de 8,56 cm³ de cylindrée**

Un ensemble R/C à 4 voies est nécessaire

Caractéristiques techniques:

Envergure, env.	1580mm
Longueur sans le cône d'hélice, env.	1040mm
Surface de l'aile, env.	34,6 dm ²
Surface du stabilisateur, env.	6,9 dm ²
Surface totale, env.	41,5 dm ²
Poids en ordre de vol selon équipement, env.	2800 g.

Attention: Ce modèle n'est pas un jouet!

Si vous n'avez encore aucune expérience avec ce genre de modèle motorisé, faites-vous assister par un modéliste expérimenté. Ce modèle peut provoquer des blessures s'il est utilisé sans connaissances préalables. Pensez à la sécurité et à votre santé!

Important! A lire avant de commencer la construction!

Même si vous avez déjà construit de nombreux modèles R/C, veuillez lire attentivement ces instructions et vérifier si les pièces contenues dans cette boîte de construction sont complètes. Beaucoup d'efforts ont été faits pour rendre la construction la plus simple possible, sans pour autant nuire à la sécurité.

Conseils pour le film de recouvrement:

En raison des fortes variations climatiques (Température, humidité, etc...) le recouvrement en film plastique peut présenter des petits plis. Ceci est dû à la nature de la construction en bois avec ce genre de recouvrement. Il pourra être retendu à l'aide d'un séchoir électrique comme ceux utilisés en modélisme, en procédant comme suit:

Plis :	Chauffer le film et le frotter avec un chiffon doux.
Aile déformée:	Tordre légèrement l'aile dans le sens contraire à la déformation pour détendre le recouvrement et le retendre en appliquant l'air chaud.

Précaution! Ne pas appliquer plus de chaleur que nécessaire. Un fer à repasser trop chaud fera fondre le film et il en résultera un trou!

Ce modèle largement préfabriqué ne nécessite encore que peu de temps pour sa finition. Mais les travaux restants sont importants et devront être effectués avec soin. De leur parfaite exécution dépendront la solidité finale prévue pour le modèle et ses performances de vol; c'est pourquoi il conviendra de travailler avec patience et précision!

Lorsque des vis parker devront être filetées dans du bois, elles seront bloquées contre tout risque de desserrage avec de la colle blanche: injecter la colle dans le perçage et fileter la vis.

Conseils de sécurité et avertissements concernant les modèles d'avions propulsés par un moteur thermique

Ces conseils de sécurité font partie de ces instructions et devront être soigneusement conservés afin de pouvoir les remettre à l'utilisateur suivant en cas de vente du modèle.

Les modèles d'avions R/C sont des appareils pouvant être dangereux et qui exigent de leur utilisateur une grande compétence et la conscience de sa responsabilité.

Les modèles d'avions motorisés ne conviennent pas aux adolescents en dessous de 18 ans.

Leur utilisation doit se faire uniquement sous les instructions et la surveillance d'un adulte compétent et familiarisé avec les dangers qu'ils peuvent présenter.

L'utilisateur doit être en pleine possession de ses facultés physiques et mentales. Comme pour la conduite des automobiles, le pilotage d'un modèle réduit sous l'effet de l'alcool ou de la drogue n'est pas autorisé.

Les modèles volants R/C doivent être utilisés uniquement dans les conditions prévues par le fabricant, pour le sport et le loisir. Toute autre utilisation est interdite.

Un modèle volant ne peut évoluer correctement que s'il a été construit et réglé conformément aux instructions de montage. Des modifications dans la construction et dans les matériaux utilisés ne sont pas admissibles. Seule une utilisation prudente et responsable évitera de causer des dommages personnels et matériels. Personne ne peut prétendre prendre place dans un avion de tourisme et le piloter sans un apprentissage préalable. Il faut aussi apprendre à piloter un modèle réduit! Vous pouvez vous adresser pour cela à un modéliste expérimenté, vous inscrire dans un club d'aéromodélisme ou dans une école de pilotage. Vous pourrez en outre consulter votre revendeur ou la presse spécialisée sur le sujet.

Respectez scrupuleusement les indications données pour le centrage et les débattements de gouvernes! Le modèle devra être réglé en correspondance.

Ensemble R/C: Assurez-vous que la fréquence que vous utilisez est libre avant de mettre votre émetteur en contact!

Vérifiez souvent votre ensemble R/C, même s'il semble être en parfait état de fonctionnement. Une perturbation peut toujours se produire pour une cause inconnue, sans prévenir! Le modèle devient alors incontrôlable et livré à lui-même! Ne laissez pas votre émetteur sans surveillance pour éviter une manipulation par un tiers. Veillez toujours au bon état de charge des accus, car autrement le parfait fonctionnement de l'installation R/C ne peut être garanti.

Les avertissements donnés devront être impérativement respectés. Leur non-observation peut conduire à de sérieux dommages et dans les cas extrêmes à des blessures graves.

Vous êtes seul responsable de la sécurité d'utilisation de votre modèle et de son moteur.

Si vous avez une question concernant l'utilisation de votre modèle et de son moteur, votre revendeur habituel vous renseignera volontiers.

- Les hélices et en général toutes les pièces mécaniques entraînées par un moteur présentent un danger de blessures permanent et ne doivent être touchées par aucune partie du corps! Une hélice tournant à haut régime peut par ex. couper un doigt!
- Ne vous tenez jamais dans le champ de rotation d'une hélice! Une pièce peut se détacher et être éjectée à haute vitesse avec une forte inertie et vous toucher, ou une tierce personne. Veillez également à ce qu'aucun objet quelconque vienne en contact avec l'hélice en rotation.
- Veillez également aux vêtements flottants tels qu'écharpe ou cravate, etc...qui peuvent être aspirés et s'enrouler sur l'hélice.

- Avant de faire voler votre modèle, informez tous les passants et les spectateurs sur les possibilités de danger qu'il peut présenter et demandez-leur de se tenir à une distance de sécurité (au moins 5 mètres).
- Un modèle volant R/C ne doit être utilisé que par des températures extérieures normales, c'est-à-dire dans une plage comprise entre -5° à $+35^{\circ}$ C. Les températures extrêmes peuvent conduire par ex. à une modification de la capacité des accus et des propriétés des matériaux.
- Le carburant utilisé pour les moteurs modèle réduit est toxique! Ne le mettez pas en contact avec les yeux ou la bouche! Sa conservation devra se faire dans un récipient nettement identifiable et hors de la portée des enfants.
- Ne faites jamais tourner un moteur thermique dans un local fermé, tels que cave, garage, etc...car les gaz d'échappement contiennent de l'oxyde de carbone dangereux.

Faites tourner votre moteur uniquement à l'extérieur!
--

- Les colles et les peintures contiennent un solvant qui dans certaines circonstances peut être nocif pour la santé. Observez impérativement le mode d'emploi et les avertissements du fabricant correspondant.
- Le carburant utilisé pour les modèles réduits est facilement inflammable et combustible, le tenir éloigné de toute flamme ouverte, d'une chaleur excessive et de toute source quelconque d'étincelles pouvant conduire à une inflammation. Ne fumez pas dans l'environnement direct du carburant ou de ses vapeurs.
- Un moteur modèle réduit dégage une forte chaleur en fonctionnant. Le moteur et le silencieux deviennent très chauds et le restent encore un moment après l'arrêt. Ne les touchez pas dans ces conditions sous peine de vous brûler et prenez des précautions en effectuant les réglages! La chaleur du moteur peut aussi provoquer un incendie.
- Durant le fonctionnement du moteur, l'échappement évacue non seulement des gaz chauds et toxiques, mais aussi des résidus de combustion également très chauds et liquides pouvant provoquer des brûlures.
- Nettoyez le moteur après chaque utilisation. Vidangez le restant de carburant non consommé dans le réservoir et évacuez-le aussi du moteur.
- Avant chaque utilisation, vérifiez le modèle et toutes les pièces qui y sont rattachées (par ex. hélice, connexions des gouvernes, etc...) pour détecter une possible détérioration. Ce n'est qu'après avoir remédié à tous les défauts éventuels que le modèle pourra être mis en vol.
- Le démarrage du moteur se fera avec un starter électrique. On pourra aussi le démarrer à la main en utilisant par ex. une pièce de bois rond recouvert d'un morceau de tuyau d'arrosage.
- Les moteurs modèle réduits produisent en fonctionnement un bruit d'échappement pouvant être largement supérieur à 85 dB (A). Portez éventuellement des protège-tympons. Ne faites jamais tourner un moteur sans silencieux. Même avec un silencieux, le bruit peut déranger le voisinage. Respectez les heures de repos.
- L'hélice en rotation d'un modèle posé sur un sol sablonneux peut aspirer du sable ou de la poussière et vous la projeter dans les yeux. Portez des lunettes de protection!
- Veillez à ce que le soquet à bougie ou son cordon, ni un autre objet posé sur le sol vienne en contact avec l'hélice en rotation.

- Une précaution particulière est à prendre en transportant le modèle avec le moteur en marche; éloignez de vous l'hélice en rotation.
- Veillez toujours à ce qu'il y ait une quantité suffisante de carburant dans le réservoir. La contenance du réservoir ne devra jamais être totalement vidée en vol.
- Ne survolez jamais de personnes.
- Ne volez jamais en direction de personnes.
- Tenez-vous à une distance suffisante des habitations; au moins à 1,5 Km à vol d'oiseau. Volez de préférence sur un terrain réservé à un club d'aéromodélisme. Tenez vous également à une distance de sécurité des lignes à haute tension.
- Durant le décollage et le processus d'atterrissage, le terrain doit être libre de toute personne non autorisée et d'obstacle mobile.
- Un modèle d'avion doit pouvoir être observé en permanence durant le vol pour éviter toute confusion avec d'autres modèles.
- Ne faites jamais voler votre modèle sur des voies publiques, les places, les cours d'école, les parcs ou les aires de jeux, etc... et assurez-vous de l'avoir toujours sous votre contrôle.
- Pour arrêter un moteur thermique en marche, le carburateur doit être réglé de façon à ce que l'admission d'air soit totalement fermée lorsque le manche des gaz et le levier de trim sont ramenés sur la position du ralenti. Si cela ne suffit pas, pincez la durit d'arrivée du carburant ou déconnectez-la du carburateur. Ne tentez jamais d'arrêter le moteur en freinant l'hélice ou le cône avec la main!
- Chaque modéliste doit se comporter de façon à ce que l'ordre et la sécurité publiques, vis-à-vis des autres personnes et des biens, ainsi que l'activité des autres modélistes ne soient pas mis en danger, ni perturbés.
- Un modèle réduit volant est comparable à un véritable aéronef pour lequel toutes les dispositions légales doivent être prises; la possession d'une assurance est obligatoire.

Ces conseils mettent en évidence la diversité des dangers pouvant résulter d'une manipulation incorrecte et irresponsable. Leur observation permettra de pratiquer en toute sécurité ce loisir créatif et éducatif que représente l'aéromodélisme.

Conseils de sécurité importants

Vous avez fait l'acquisition d'une boîte de construction avec les accessoires correspondants qui vont vous permettre la réalisation d'un modèle radiocommandé. Le respect des instructions de montage et d'utilisation relatives au modèle ainsi que l'installation, l'utilisation et l'entretien des éléments de son équipement ne peuvent pas être surveillés par la Firme GRAUPNER. C'est pourquoi nous déclinons toute responsabilité concernant les pertes, les dommages ou les coûts résultants d'une mauvaise utilisation ou d'un fonctionnement défectueux. Tant qu'elle n'y a pas été contrainte par le législateur, la responsabilité de la Firme GRAUPNER n'est aucunement engagée pour les dédommagements (incluant les dégâts personnels, les cas de décès, la détérioration de bâtiments ainsi que le remboursement des pertes commerciales dues à une interruption d'activité ou à la suite d'autres conséquences directes ou indirectes) provenant de l'utilisation du modèle.

L'ensemble de sa responsabilité est en toutes circonstances et dans chaque cas strictement limitée au montant que vous avez réellement payé pour ce modèle.

L'utilisation du modèle se fait uniquement aux risques et périls de son utilisateur. Seule une utilisation prudente et responsable évitera de causer des dégâts personnels et matériels.

Avant la première utilisation du modèle, vérifiez si votre assurance personnelle couvre ce genre de risques. Contractez le cas échéant une assurance spéciale pour l'utilisation des modèles réduits radiocommandés.

En cas de revente du modèle, ces conseils de sécurité devront être impérativement remis à l'acheteur.

Conditions de garantie

La garantie comprend la réparation gratuite ou l'échange des pièces présentant un défaut de fabrication ou de matière pendant une durée de 24 mois, à compter de la date de l'achat. Toutes autres réclamations sont exclues. Les frais de transport et d'emballage sont à la charge de l'acheteur. Nous déclinons toute responsabilité pour les détériorations survenues au cours du transport. Le retour au Service-après-Vente GRAUPNER, ou du Pays concerné doit être accompagné d'une description du défaut constaté et de la facture correspondante avec la date de l'achat. Le bénéfice de la garantie sera perdu lorsque le défaut de la pièce ou du modèle sera dû à un accident, à une manipulation incorrecte ou à une mauvaise utilisation.

Les points suivants devront être impérativement observés:

- Avant de faire voler votre modèle, assurez-vous du parfait fonctionnement de l'installation R/C ainsi que du branchement correct et ferme de tous les connecteurs.
- Les accus devront être rechargés et la portée de l'installation R/C devra être vérifiée. En particulier, les accus d'émission et de réception devront être rechargés avant chaque séance de vols.
- Assurez-vous que la fréquence que vous utilisez est libre. Ne volez jamais lorsque vous n'êtes pas sûr qu'elle n'est pas déjà occupée.
- Observez les conseils et les indications donnés dans les instructions d'utilisation de votre ensemble R/C et de ses accessoires.
- Veillez à ce que les servos puissent se déplacer sur la totalité de leur course, sans limitation mécanique.
- Les accus ne devront pas être mis en court-circuit.
- Retirez tous les accus du modèle durant son transport et lorsqu'il n'est pas utilisé.
- N'exposez pas le modèle à une trop forte humidité, à une chaleur ou un froid intensifs, ainsi qu'aux salissures.
- Protégez le modèle et les éléments R/C contre tout risque de détérioration et de déplacement durant le transport.

Vérifications avant le départ

Avant chaque utilisation, vérifiez le fonctionnement correct et la portée de l'installation R/C. Pour cela, mettez l'émetteur en contact et ensuite la réception. Ne déployez pas l'antenne télescopique de l'émetteur. A une certaine distance du modèle, vérifiez si toutes les gouvernes fonctionnent correctement et si elles débattent dans le bon sens.

Répétez cette vérification avec le moteur en marche en faisant tenir le modèle par un aide.

Pour les premiers essais d'un modèle volant, il est toujours préférable d'avoir un aide expérimenté à ses côtés qui effectuera les vérifications et assistera les premiers vols.

Entretien:

- Nettoyez le modèle après chaque utilisation. Nettoyez les salissures également sur l'hélice. Nettoyez le modèle et les éléments R/C avec un produit adapté; informez-vous pour cela auprès de votre revendeur.
- Lorsque le modèle ne devra pas être utilisé pendant longtemps, toutes les pièces en mouvement devront être nettoyées et à nouveau lubrifiées.

Conseils pour les assemblages du modèle

- Veuillez lire et étudier les instructions de montage absolument jusqu'à la fin avant de commencer les assemblages du modèle.
- Veillez aux dangers possibles avec l'utilisation des outils.
- Nettoyez soigneusement chaque emplacement de collage avant d'effectuer les assemblages; ceci pourra se faire par un ponçage suivi d'un nettoyage avec un solvant neutre. Ceci vaut également sur les surfaces à peindre pour obtenir une bonne adhérence de la peinture. Avant d'effectuer le collage de pièces (Particulièrement dans les fuselages en fibre de verre) dépolissez

soigneusement les surfaces correspondantes avec du papier abrasif fin et dégraissez-les par ex. avec de l'acétone. Autrement, un collage suffisamment résistant ne pourra être garanti.

Accessoires supplémentaires nécessaires

Moteur et accessoires

Moteur Réf. N°	Cylindrée cm3	Silencieux Réf. N°	Hélice Réf. N°	Bougie Réf. N°
OS MAX 40 FX 1871	6,47	1809.33 ou 1871.72	29,6x15 cm 1316.26,5x15	1682
OS MAX 46 FX 1872	7,45	1809.33 ou 1871.72	28x15 cm 1316.28.15	1682
OS MAX 46 AX 2701	7,45	2701.33	28x15 cm 1316.28.15	1682
OS MAX 46 FX I 2702	7,45	2701.33	28x15 cm 1316.28.15	1682
OS MAX 50 FX 1933	8,17	1809.33	32x15 cm 1316.32.15	1682
Moteur à quatre temps OS MAX FS 52 SURPASS 1874	8,56	1874.33 ou 1411.33	30x15 cm 1316.30.15	1680

Ensemble R/C:

Il faut disposer d'au moins 4 voies et de 5 servos. L'émetteur devra en outre être équipé si possible d'un système d'inversion de course des servos.

Les systèmes à micro-ordinateur à partir de mc-22 à mc-24 sont particulièrement conseillés. Des servos de dimensions normales pourront être utilisés, par ex. Réf.N°3916.

L'utilisation d'un accu de réception SANYO AE – 1400 AE, Réf. N°2524 est conseillée, lequel devra être bien entretenu avant et après chaque séance de vol, c'est-à-dire chargé plusieurs fois jusqu'à l'atteinte de la capacité indiquée, puis à nouveau déchargé.

Pour la liaison des deux servos d'ailerons avec le récepteur, deux filtres antiparasites, Réf. N°1040 seront nécessaires, ou deux noyaux en ferrite Réf. N°98516 de même que deux cordons de rallonge, Réf. N°3935.11.

Du caoutchouc mousse pour l'enrobage du récepteur et de l'accu de réception, par ex. Réf. N°1637.

Colles:

Colle epoxy, par ex. UHU plus schnellfest, Réf. N°962

Colle epoxy, par ex. UHU plus endfest 300, Réf. N°950

Colle blanche, par ex. UHU coll, Réf. N°958.60

UHU hart, par ex. Réf. N°534

Colle-seconde, par ex. Réf. N°5821

Freine-filet, par ex. Réf. N°952

Accessoires de terrain (Non fournis):

Carburant avec huile synthétique, selon le moteur utilisé

Filtre à carburant, par ex. Réf. N°1650.1

Durit à carburant, par ex. Réf. N°1643

Pompe à carburant à main, par ex. Réf. N°1610

Batterie de démarrage avec soquet à bougie, par ex. Réf. N°3252

Starter électrique, par ex. Réf. N°1628

Batterie de starter, par ex. Réf. N°2592

Outillage nécessaire (Non fourni):

Différents tournevis (Cruciformes), des pinces à becs pointus, des pinces plates, des pinces coupantes, un couteau à balsa ou une lame de rasoir, un jeu de forets, une clé à bougie universelle, des pinces à contre-couder, Réf. N°5732, un fer à souder, un crayon ou un feutre.

Les assemblages du BO 209 Monsun

Commencer les assemblages lorsque vous serez d'abord familiarisé avec les pièces et les différents stades de montage. Si l'une des pièces fait l'objet d'une réclamation, consultez votre revendeur de même avant de commencer les assemblages.

Assemblage des deux panneaux d'aile

Assembler les deux panneaux d'aile avec la clé en bois pour vérifier l'exactitude du raccordement des nervures d'implanture entre-elles. Marquer le milieu de la clé par un trait de crayon. Les panneaux d'aile pourront être collés ensemble avec le la UHU plus endfest 300 en observant les indications du fabricant. Appliquer de la colle dans le logement de la clé du panneau droit et y introduire un côté de la clé également enduit de colle, jusqu'au trait de crayon. **Attention !** Respecter la forme en V de la clé correspondante au dièdre de l'aile. Assembler maintenant le panneau d'aile gauche selon de même principe, en appliquant de la colle dans le logement de la clé, sur celle-ci ainsi que sur les deux nervures d'implanture.

Presser maintenant ensemble les deux panneaux d'aile et bien les aligner entre-eux, essuyer les bavures de colle avec du papier ménager imbibé d'alcool et les fixer avec des bandes de ruban adhésif (Voir la photo). Veiller au respect de l'angle du dièdre ; pour cela, caler chaque bord marginal sur une hauteur d'env. 20mm. Pour empêcher les panneaux de se décaler entre-eux, fixer des bandes de balsa sur le dessus et le dessous du bord de fuite avec des serre-joints, comme représenté sur la photo ci-dessous.

Après le durcissement complet de la colle, retirer les bandes de ruban adhésif avec précaution en les tirant bien à plat pour ne pas détériorer le film de recouvrement.

Montage des servos dans l'aile

Couper l'un des bras des palonniers de servo fournis avec des pinces coupantes et les poncer. Veiller à ce que le trou extérieur dans les palonniers soit d'un petit diamètre ; le diamètre des trous dans les palonniers est alterné gros-petit-gros...

Raccourcir ensuite la longueur des guignols d'ailerons, de profondeur et de direction, comme montré sur la photo ci-dessous à droite. La longueur des guignols doit être réglée de façon à obtenir une distance de 20mm entre le pied du guignol et le point de connexion de la chape. La tête des vis sera ensuite bloquée avec de la colle sur le pied des guignols.

Placer les servos en position neutre ; pour cela, connecter les servos et l'accu de réception par le cordon interrupteur sur le récepteur, puis mettre l'émetteur et la réception en contact et placer les leviers le trim en position milieu.

Les servos se trouvent maintenant en position neutre.

Monter les servos sur les blocs de fixation avec les vis fournies parmi leurs accessoires. Pour cela, insérer les œilletons dans les passe-fils en caoutchouc avec leur collerette en dessous dans les pattes des servos. Les œilletons serviront de gabarit pour percer les avant-trous (Ø 1,5mm) pour les vis de fixation. Les œilletons pourront être enfilés sur un tournevis adapté pour faciliter leur introduction dans les passe-fils.

Repérer l'emplacement de l'ouverture dans les planchettes des servos et découper le film de recouvrement sur celle-ci avec la panne d'un fer à souder chaud.

Placer les servos sur les planchettes de fixation avec les supports montés de façon à ce que leur palonnier sorte exactement au milieu de l'ouverture.

Introduire maintenant le cordon des servos dans les panneaux d'aile ; pour cela, attacher un fil juste derrière la prise et le tirer à l'intérieur. Chaque cordon de servo devra être prolongé par un cordon de rallonge Réf. N°3935.11 et les prises seront fixées par ex. avec un clip de sécurité Réf. N°3503, ou un morceau de gaine thermo-rétractable Réf. N°3391.8.

Placer maintenant les servos avec la planchette de fixation dans les ouvertures des panneaux d'aile de façon à ce que leur palonnier soit orienté vers le bord marginal. Fixer chaque planchette avec 4 vis parker après avoir percé les avant-trous en correspondance. Utiliser ensuite les planchettes comme gabarit pour percer les avant-trous dans l'aile.

Fixer les volets d'ailerons en position neutre entre leur bord de fuite et celui de l'aile avec des bandes de ruban adhésif . Fixer maintenant les guignols d'ailerons sur les volets de façon à ce que la tringlerie

soit parallèle au servo et que le point de connexion sur le guignol corresponde au point de pivotement du volet . Percer les trous correspondants dans les volets pour les vis de fixation sur trois points.

Les tringleries d'ailerons sont composées chacune d'une chape M3, d'une chape M2,5 et d'une tringlerie filetée M2,5mm

Les guignols sont fixés sur trois points sur les volets d'ailerons avec des vis à tête cylindrique (M2x20) filetées dans les contre-plaques.

Après avoir fixé les guignols, couper la partie dépassante des vis avec des pinces coupantes et la limer de niveau avec la contre-plaque.

Visser une chape M2,5 sur les tringleries filetées (M2,5x80) et la connecter sur le palonnier du servo. Connecter la chape M3 sur le guignol d'aileron, marquer la longueur de la tringlerie avec le volet et le servo en position neutre et la couper en correspondance. Souder ensuite la chape M3 sur la tringlerie.

Collage du stabilisateur et de la dérive

Mettre en place le stabilisateur et la dérive dans le fuselage. Aligner le stabilisateur de façon à ce qu'il dépasse sur une longueur égale de chaque côté du fuselage et qu'il forme un angle droit avec son axe longitudinal, vu de dessus. Reporter maintenant le contour extérieur du fuselage sur le plan fixe du stabilisateur avec un crayon feutre.

Découper le film de recouvrement sur une surface un peu plus faible avec le fer à souder pour mettre le bois à nu.

Appliquer de la colle et coller le plan fixe du stabilisateur dans le fuselage ; de la UHU coll ou de la UHU plus schnellfest pourront être utilisées. Aligner le plan fixe du stabilisateur comme il a été indiqué. Après la prise du collage, coller le plan fixe de dérive de façon à ce qu'il forme un angle droit avec celui du stabilisateur ; ceci pourra être contrôlé avec une équerre. Fixer les pièces avec des épingles jusqu'à la prise de la colle. L'arête de la dérive sera ensuite collée au milieu sur le dos du fuselage après avoir retiré le film de recouvrement sur la surface de collage, comme montré sur les photos ci-dessus.

Montage des guignols sur les gouvernes de direction et de profondeur

Les guignols seront montés sur les gouvernes de direction et de profondeur en faisant correspondre le point de connexion avec le point d'articulation de la gouverne, comme il a été indiqué pour les volets d'ailerons ; pour cela, la vis M3 des guignols devra être légèrement courbée vers l'avant si nécessaire. Percer les trous correspondants dans les gouvernes pour les vis de fixation sur trois points (M2x30). Comme il a été décrit pour les volets d'ailerons, couper la partie dépassante des vis avec des pinces coupantes et les limer de niveau avec la contre-plaque.

Munir les tringleries filetées M2 fournies d'une chape et d'un contre-écrou et les introduire ensuite dans les ouvertures prévues dans le fuselage. Connecter les chapes sur les guignols et vérifier si les gouvernes peuvent se mouvoir librement.

Installation R/C dans le fuselage

Insérer les passe-fils en caoutchouc et les œillets dans les pattes des servos, comme il a été indiqué pour les servos d'ailerons. Fixer le servo de direction sur le côté droit du fuselage et le servo de gaz sur le côté gauche, chacun vu de l'empennage. Le servo de profondeur vient au milieu du fuselage. Pour cela, percer des avant-trous de ϕ 1,5mm et fixer les servos avec les vis fournies parmi leurs accessoires, sans les serrer exagérément.

Agrandir à ϕ 2mm le trou de connexion (Bras de levier 11mm) dans le palonnier du servo de gaz et y monter un raccord de tringlerie. Veiller à ce que le raccord de tringlerie puisse pivoter librement sans jeu notable et appliquer du freine-filet UHU sur l'écrou. En montant la tringlerie de gaz, veiller à ce que le carburateur soit à demi-ouvert avec la position milieu du servo.

La profondeur, la direction et la jambe du train avant orientable seront connectées selon le même principe. Pour connecter la jambe du train avant, veiller à utiliser un bras de levier inférieur à 11mm afin qu'il en résulte un plus faible débattement pour que le modèle puisse être taxié au sol avec précision.

Montage de l'interrupteur dans le fuselage

Percer un trou de ϕ 1,8mm dans le bouton de l'interrupteur, comme montré sur la photo. Visser une tringlerie filetée dans ce trou pour pouvoir actionner l'interrupteur de l'extérieur. Plier la tringlerie à angle droit à l'extérieur du fuselage et la couper avec des pinces coupantes. Lors du montage, veiller à ce que l'interrupteur soit coupé lorsque la tringlerie est poussée vers le fuselage ; tout risque de mise en contact est ainsi exclu au cas où le modèle serait couché sur ce côté durant le transport.

Assemblage et montage du réservoir

Connecter une longueur d'env. 50mm de durit silicone sur le plongeur du réservoir. Connecter l'extrémité libre de la durit sur l'un des tubes dans le bouchon du réservoir de façon à ce que lorsque celui-ci sera fermé, le plongeur puisse se mouvoir librement **sans** se bloquer dans le réservoir. Chauffer les tubes en plastique avec un séchoir électrique ou un briquet pour pouvoir les courber facilement. Ces tubes seront orientés vers le bas et sont prévus pour le remplissage ultérieur du réservoir. Monter maintenant le bouchon du réservoir et le bloquer avec la vis à tête cruciforme. Il est important que la vis soit suffisamment serrée afin que le réservoir soit étanche.

Connecter une longueur d'env. 100mm de durit silicone sur chaque tube sortant du bouchon du réservoir.

La prise au-dessus du bouchon du réservoir est le trop-plein.

Repérer les durits d'alimentation, de trop-plein et de remplissage avec un crayon feutre.

Ouvrir le couvercle sur le fond du réservoir et installer le réservoir ; le nez en forme demi-ronde doit être disposé vers le bas (sur le fond du fuselage).

Caler le réservoir avec du caoutchouc mousse afin qu'il ne puisse pas glisser vers l'arrière durant le vol.

Montage du moteur thermique

Le montage du moteur OS MAX 46 FX i est seulement représenté ici, mais le procédé est le même pour le montage d'un autre moteur OS MAX.

Fixer le bâti-moteur sur le couple avant du fuselage avec les vis fournies avec celui-ci en les bloquant avec du freine-filet. Placer le moteur sur le bâti, reporter dessus les perçages des pattes de fixation du moteur et percer ensuite le bâti. Connecter la tringlerie de gaz sur le levier du carburateur. Cette tringlerie doit se mouvoir librement vers le servo déjà monté dans le fuselage. Fixer maintenant le moteur sur le bâti avec les vis parker et les rondelles plates fournies.

Fixer le silencieux sur le moteur avec les vis fournies.

Montage du train principal, de la jambe avant orientable et des carénages de roue

Repérer d'abord les fentes sous l'aile pour l'encastrement des jambes du train principal et retirer le film plastique qui les recouvre avec le fer à souder, comme il a déjà été décrit. Percer ensuite les trous pour les vis des pattes de fixation du train principal, comme montré sur la photo, puis fixer les jambes du train avec les pattes et les vis.

Percer un trou de ϕ 4mm dans les carénages de roue du train principal, comme montré sur la photo ci-dessous. Percer ensuite les 2 trous de ϕ 1,5mm pour les pattes de fixation.

Les jambes du train principal pourront maintenant être introduites dans le perçage des carénages de roue ; placer d'abord une bague d'arrêt, ensuite la roue et une autre bague d'arrêt sur l'axe de chaque jambe. Les roues pourront maintenant être retenues entre les deux bagues d'arrêt au milieu du carénage. Bien bloquer les bagues d'arrêt. Les carénages de roue pourront maintenant être fixés sur les jambes du train avec les pattes de fixation, comme montré sur la photo ci-dessous. La photo de droite montre le train principal définitivement monté.

Montage de la jambe du train avant orientable

Introduire la jambe du train avant dans l'un des paliers qui sont déjà fixés sur le couple avant du fuselage. Connecter maintenant la tringlerie venant du servo de direction sur le levier fourni avec la jambe, le glisser sur l'axe de la jambe et pousser celle-ci au travers du deuxième palier, comme montré sur la photo. Bloquer la vis dans la bague d'arrêt du levier avec du freine-filet. Veiller à ce que le levier soit éloigné à peu près de 10mm à 15mm du couple avant du fuselage.

Monter le carénage de la roue avant comme il a été indiqué pour ceux des roue du train principal.

Raccordement des durits du réservoir

Connecter la durit silicone du plongeur sur la prise du carburateur et la durit de trop plein sur la prise de pressurisation du silencieux. Percer un trou de Ø 5 mm dans le côté droit du capot-moteur. La durit de remplissage sera passée au travers de ce perçage et obturée avec un embout de fermeture Réf. N°150.

Adaptation du capot-moteur

Découper les ouvertures correspondantes dans le capot-moteur pour le silencieux, la culasse, la tringlerie de commande de la jambe du train avant, etc... Les gabarits illustrés ci-dessous pourront être utilisés pour la découpe des ouvertures pour le passage du silencieux et de la culasse. Centrer le capot-moteur avec le cône d'hélice monté et le fixer ensuite sur le fuselage avec les 4 vis parker fournies.

Pose de la verrière de cabine et montage des sièges

Munir les sièges d'un socle en chute de balsa comme montré sur la photo et les coller sur le plancher de la cabine avec de la UHU coll. Coller la verrière de cabine sur le fuselage avec la bande adhésive fournie, puis la fixer avec des vis comme montré sur la photo suivante.

Assemblage du BO 209 Monsun

Pour le raccordement des deux servos d'ailerons sur les sorties de voie correspondantes du récepteur (2 et 5), il est conseillé d'utiliser des cordons de rallonge de 100mm de longueur avec un noyau en ferrite, Réf. N°98516.

Connecter les cordons de rallonge à celui des servos d'ailerons, introduire l'aile avec les 2 tourillons dans le couple avant du fuselage et la fixer sous celui-ci à l'arrière avec les deux vis en plastique. Serrer les vis juste suffisamment jusqu'à ce que l'aile soit bien immobilisée en place.

Centrage du BO 209 Monsun

Soutenir le modèle sous l'aile, de chaque côté du fuselage, sur un point situé à env. 75mm derrière le bord d'attaque. Avec un centrage correct, le modèle doit se tenir en équilibre avec le nez du fuselage penchant légèrement vers le bas. Le centrage devra être corrigé si nécessaire par le collage d'un lest en plomb. Selon l'expérience du pilote, le centrage pourra encore être reculé sur env. 5mm.

Avant le premier vol, toutes les gouvernes devront être mises en position milieu (position neutre) par les réglages de trim sur l'émetteur.

Débattements des gouvernes

Ailerons	8mm vers le haut et vers le bas	)	
Profondeur	8mm vers le haut et vers la bas	)	Exponentiel 33%
Direction	40mm vers la droite et vers la gauche	)	

Les débattements indiqués sont seulement ceux conseillés, ils devront être adaptés aux besoins personnels.

Important :

Lors du montage des tringleries, veillez à ce qu'elles puissent se mouvoir librement sur toute la course du servo, incluant le trim, sans être limitées mécaniquement.

En déplaçant le manche de commande de direction vers la droite, la gouverne de direction doit se braquer vers la droite (et vers la gauche, à gauche). En tirant le manche de commande de profondeur vers l'arrière (à soi), la gouverne de profondeur doit se soulever (et en la poussant vers l'avant, s'abaisser). En déplaçant le manche de commande des ailerons vers la droite, le volet droit doit se soulever et le gauche s'abaisser. En poussant le manche de commande des gaz en avant, le moteur doit tourner à plein gaz avec le carburateur entièrement ouvert.

Il nous reste maintenant à vous souhaiter beaucoup de plaisir avec les vols de votre **BO 209 Monsun** !

GRAUPNER GmbH & Co. KG D-73230 KIRCHHEIM/TECK, ALLEMAGNE

Sous réserve de modifications! Nous ne sommes pas responsables d'éventuelles erreurs d'impression ! 07/2004

Fabriqué au Vietnam